

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 4/2009 rd

Klimat- och energistrategi på lång sikt: Statsrå- dets redogörelse den 6 november 2008

Till ekonomiutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 12 november 2008 statsrådets redogörelse: Klimat- och energistrategi på lång sikt: Statsrådets redogörelse till riksdagen den 6 november 2008 (SRR 6/2008 rd) till ekonomiutskottet för beredning och bestämde samtidigt att kommunikationsutskottet ska lämna utlåtande om ärendet till ekonomiutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- konsultativ tjänsteman Seija Kivinen och specialmedarbetare Markku Stenborg, finansministeriet
- överinspektör Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet
- konsultativ tjänsteman Birgitta Vainio-Mattila, jord- och skogsbruksministeriet
- industriråd Arto Lepistö, arbets- och näringsministeriet
- byggnadsråd Erkki Laitinen och konsultativ tjänsteman Jaakko Ojala, miljöministeriet
- sjöfartsöverinspektör Jorma Kämäräinen, Sjöfartsverket
- sekreterare för internationella ärenden Katja Lohko, Luftfartsförvaltningen
- enhetschef Arto Hovi, Banförvaltningscentralen
- planeringschef Anders Jansson, Vägförvaltningen
- teknologie doktor, forskarprofessor Nils-Olof Nylund, Statens tekniska forskningscentral
- verkställande direktör Matti Lahdenranta, Helsingfors stads trafikverk, HST
- informationstjänstchef Irma Karjalainen och projektchef Suoma Sihto, Huvudstadsregionens samarbetsdelegation (SAD)
- direktör Christer Paltschik, Gasum Abp
- kommunikationsdirektör Nora Elers, FiCom
- miljödirektör Kati Ihamäki, Finnair Abp
- direktör Esa Hyvärinen, Fortum Abp
- verkställande direktör Jouko Kinnunen, Motiva Oy
- miljöchef Otto Lehtipuu, VR-Group
- verkställande direktör Pentti Rantala, Bilbranschens centralförbund
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet
- specialrådgivare Mikael Ohlström, Finlands Näringsliv
- verkställande direktör Heikki Kääriäinen, Bussförbundet
- miljöingenjör Kalevi Luoma, Finlands Kommunförbund
- klimatansvarig Leo Stranius, Finlands naturskyddsförbund
- kommunikationsdirektör Nina Nizovsky, Finlands Taxiförbund
- verkställande direktör Jarmo Nupponen, Olje- och Gasbranschens Centralförbund rf
- verkställande direktör Pekka Puputti, Bilimportörerna r.f.

- sakkunnig, intressebevakning och samhälls-kontakter Antti Kalliomaa, Finlands Trans-port och Logistik SKAL rf
- verkställande direktör Mikko Melasniemi, Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys
- direktör Olof Widén, Rederierna i Finland
- ombudsman Antero Pulkkanen, Vattenväg-föreningen i Finland
- ombudsman Jiri Räsänen, Sähköajoneuvoyh-distys
- styrelseordförande Karri Salminen och om-budsman Kimmo Ylisiurunen, Älykkään lii-kenteen verkosto ITS Finland
- klimatexpert Riku Eskelinen, WWF
- teknologie doktor Jussi Sauna-aho.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av
— Finlands Biogascentrum rf.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Allmänt

I statsrådets klimat- och energistrategi på lång sikt (SRR 6/2008 rd) sägs det att trafikutsläppen nuförtiden utgör omkring 18 procent av alla växthusgasutsläpp i vårt land. Den inhemska trafikens CO₂-utsläpp härstammar till omkring 90 procent från vägtrafik. Personbilstrafiken ger upphov till 23 procent och lastbilstrafiken till 60 procent av vägtrafikutsläppen. De som bor i stora stadsområden står för mer än en tredjedel av personbilstrafiken. Det är de stora växande stadsområdena som står inför de största utmaningarna, men de har också de bästa möjligheter-na att minska utsläppen.

Enligt basscenariot kommer trafikutsläppen att öka långsammare än trafiken på grund av den tekniska utvecklingen och användningen av förnybara energikällor. Trafikens CO₂-utsläpp var 13 miljoner ton 2005 och enligt basscenariot förväntas de öka till 14 miljoner ton, om andelen biobaserade drivmedel är 10 procent. I strategin beräknar man att den totala drivmedelsförbrukningen minskar med 10 TWh från nuvarande ca 51 TWh fram till 2020 jämfört med basscena-riot.

Utom att användningen av förnybara energi-källor ska utgöra 10 procent ska CO₂-utsläppen från trafiken minskas genom andra åtgärder med 2 miljoner ton och med 3 miljoner ton CO₂ jäm-fört med nivån 2020 enligt basscenariot.

Enligt strategin försöker man nå målet genom att göra trafikmedlen mer bränslesnåla, öka an-vändningen av alternativa drivmedel och energi-källor i trafiken, öka upplysningen, informatio-nen och utbildningen för användarna och genom energi- och fordonsbeskattningen.

I statsförvaltningen är beslutsfattandet om växthusgasutsläpp från trafiken splittrat över flera ministerier. Kommunikationsministeriet svarar bland annat för trafikkontroll, nya trafik-projekt och fordonsteknik och trafiklagstiftning-en med undantag av beskattningen. Finansminis-teriet har hand om skattepolitiken i de delar som gäller trafiken, miljöministeriet för områdes- och samhällsstrukturen i den mån de inverkar på transportbehoven och arbets- och näringsminis-teriet till exempel om utvecklingen av biodriv-medel. Som kommunikationsutskottet ser det är det viktigt att de här aktörerna har en samsyn och ett ansvar för framtida konkreta lösningar. Det bör särskilt ses till att det finns samordning mel-lan förvaltningsspecifika klimatpolitiska pro-gram. Utskottet vill också lyfta fram betydelsen av regionala analyser. Enligt konsekvensbedöm-ningen i planen för trafiksystemet i huvudstads-regionen (PTJ 2007) kommer transportprestatio-nen i regionen att öka med 40 procent och växt-husgasutsläppen med 20 procent fram till 2030 utan nya effektiva styrmekanismer och åtgärder.

Utskottet upprepar sitt uttalande i betänkan-det (KoUB 9/2008 rd) om den trafikpolitiska re-dogörelsen (SRR 3/2008 rd) att man i de trafik-politiska strategierna utöver den stora frågan om

klimatförändringarna också bör ta upp trafikens skadliga hälsoeffekter, som småpartikelutsläpp, buller och skakningar och konsekvenserna av trafikprojekt för användningen av naturresurser. En omfattande oljeolycka inte minst i Finska viken är ett exempel på en stor miljörisk med trafiken. Hur de ska förebyggas och bekämpas behöver uppmärksammas i framtida redogörelser.

En integrerad samhällsstruktur

I Finland har vi i jämförelse med övriga Europa en exceptionellt splittrad samhällsstruktur och det kräver oundvikligen större rörlighet. Utskottet konstaterar i sitt betänkande om den trafikpolitiska redogörelsen att en av de viktigaste långsiktiga metoderna för att stävja klimatförändringen är att skapa en mer integrerad samhällsstruktur, inbegripet nödvändiga trafiklösningar. Med en integrerad samhällsstruktur kan vi framför allt i stadsområdena minska trafikvolymerna och beroendet av personbilar och prioritera mindre miljöbelastande trafikformer.

Med tanke på trafikens miljöeffekter spelar en samordnad trafik- och markanvändningsplanering en central roll. Utskottets syn är att kopplingen mellan markanvändningen och trafiksystemet behöver stärkas avsevärt och utvecklas i ett långsiktigt och samordnat sammanhang.

I planeringen och styrningen av markanvändningen behövs det tillräckligt effektiva mekanismer för att skapa en integrerad samhällsstruktur. Det gäller framför allt den tätbefolkade huvudstadsregionen men också andra större stadscentra. Förutom att markanvändningen måste styras effektivare måste åtgärderna för att skapa en integrerad samhällsstruktur och minska transportbehoven kopplas ihop med hur kommunerna planerar sin markanvändning och hur staten riktar sina investeringar. Ett effektivare samarbete mellan kommunerna i markanvändningsplaneringen och planläggningen är utomordentligt viktigt inte bara i huvudstadsregionen. Med hänsyn till regionala särdrag och varierande behov av rörlighet bör kommunerna bedöma om de behöver regionala klimatstrategier som också beaktar markanvändningen och trafikplaneringen.

I markanvändningsplaneringen bör byggandet i första hand koncentreras till områden som betjänas av kollektivtrafik, inte minst spårtrafik. Ett fungerande samarbete mellan kommunerna både regionalt och i förhållande till staten är viktigt i planeringen av trafiksystemen. Staten bör för sin del investera i projekt som bidrar till en integrerad samhällsstruktur och som stöder kollektivtrafiken, framför allt spårtrafiken och gång-, cykel- och mopedtrafiken. Stat och kommuner bör samarbeta effektivare om planeringen, inte minst när det gäller planläggning och trafikplaner för nya funktioner i större städer. Att anlägga nätverk av gång-, cykel- och mopedvägar och skapa hållbara kollektivtrafiklösningar i tätorter är mål som kräver ett intensivare samarbete mellan stat och kommuner. Det går att skapa en integrerad samhällsstruktur bara om målet prioriteras i både markanvändningen och trafikplaneringen.

Utskottet anser att det krävs målmedveten utveckling av planeringen av markanvändningen och trafiken både på regional nivå och riksnivå och de nödvändiga styrmekanismerna för att integrera samhällsstrukturen och minska rörelsebehovet. Gång-, cykel- och mopedtrafikens behov måste beaktas i markanvändningen, planläggningen och trafikplaneringen och finansieringen av dem tryggas.

Hur trafiksystemet kan bidra till minskade utsläpp

När man i långsiktiga strategier riktar in sig på hållbar utveckling bör man beakta trafiksystemet som helhet och alternativa trafik- och transportformer i lika delar. När man väljer transportformer bör man bedöma vilka konsekvenser varje enskild transportform har för miljön och energianvändningen på sikt, hur de inverkar på samhällsstrukturen och vilka konsekvenserna är för rörlighets- och transportbehovet eller den totala trafikvolymen. Framför allt behövs det exakta forskningsdata om olika transportformers och vägprojekts energianvändning och utsläpp, systematisk uppföljning i de punkter där energianvändningen och utsläppen är betydande och en

satsning på utbildning för nyckelpersoner på alla nivåer. Vi måste bedöma konsekvenserna av klimatförändringen för transportsektorn och de åtgärder som behövs för att vi ska anpassa oss till förändringen och kunna garantera att transportsystemen fungerar.

Utskottet konstaterar att om trafiken löper smidigt minskar det redan i sig utsläppen. Därför är det också av miljöhänsyn rationellt att förbättra trafikledernas kapacitet och trafiksystemets funktion över lag, eliminera flaskhalsar i trafiken och hindra att pendeltrafiken grötar ihop sig i städerna. De projekt för utveckling och underhåll av trafikleder som nämns i den trafikpolitiska redogörelsen och utskottets betänkande om redogörelsen bidrar alla till en smidigare och säkrare trafik och minskar därmed också trafikutsläppen. Utskottet påpekar särskilt att huvudlederna måste fungera och att man precis som det framhålls i den trafikpolitiska redogörelsen måste prioritera spårtrafiken eftersom den är en kostnadseffektiv och miljövänlig transportform.

Logistikens betydelse. Finlands geografiska läge i EU:s utkanter, våra långa interna transportsträckor jämfört med övriga Europa och vår vidsträckta glest bosatta landsbygd ställer särskilda förväntningar och krav på människors och varors rörlighet. Vi måste väga in de här särbehoven eftersom de inverkar på regionernas jämlika utveckling och samhällsekonomis utveckling över lag när vi tar itu med de stora frågorna kring klimatförändringen.

Vi måste hålla näringslivets logistikkostnader på en konkurrenskraftig nivå jämfört med våra viktigaste konkurrentländer. Hanteringen av logistikkostnader och logistikkompetensen har blivit allt viktigare konkurrensfaktorer. På grund av vår industriella struktur och våra långa avstånd är transportarbetet i ton per kilometer mycket större i relation till bruttonationalprodukten än i våra viktigaste konkurrentländer. När vi överväger i klimatskyddshänseende viktiga ekonomiska styrmekanismer för rörlighet och trafik måste vi komma ihåg att de ökande transportkostnaderna får effekter för utrikeshandels konkurrenskraft.

Smidiga transporter och effektiva trafikförbindelser påverkar dels var företagen etablerar sig i olika delar av landet, dels deras konkurrenskraft och lönsamhet. Merparten av våra inrikes varutransporter har samband med industrierna och handeln i hela landet. Fungerande och effektiva trafiksystem spelar därmed en väsentlig roll för hur regionerna utvecklas och välfärden fördelas.

Den ekonomiska utvecklingen ställer ständigt nya logistiska krav. De tilltänkta nya gruvprojekten i norra Finland ställer våra viktigaste transportleders kapacitet och bärkraft på prov. Den växande turismnäringen måste också backas upp av ett fungerande trafiksystem. Det är fullt möjligt att de höga förväntningarna på ökade inrikes trävarutransporter infrias i framtiden, precis som planerna på ökad användning och transport av förnybara träbaserade bränslealternativ. För att trygga dessa livsviktiga transporter måste vi ha kapacitet att i förekommande fall skyndsamt satsa på att förbättra och rusta upp vägar och banor i motsvarighet till de ökade transportvolymerna.

De ökade lönekostnaderna och häftiga fluktuationerna i drivmedelskostnaderna och logistikkostnaderna har på sikt klart försämrat branschlönsamheten, vilket ytterligare understryker hur viktigt det är med punktlighet och säkerhet i logistiken vid varuleveranser. Utskottet anser att näringslivet i alla situationer måste kunna lita på att vägnätet fungerar och att tidtabellerna håller för att kunna planera sina investeringar. Om huvudlederna fungerar också i rusningstid, minskar det företagets logistiska kostnader och miljöbelastningen i form av avgaser.

Spårtrafiken och banhållningen. Tåget är ett energieffektivt transportmedel för både person- och varutransporter. Tågtrafiken ger upphov till omkring 1 procent av växthusgasutsläppen från trafiken. Den står för omkring 2 procent av trafikens energianvändning. Tågtrafiken utgör 5 procent av inrikes persontransporter, alltså ganska lite i ett europeiskt perspektiv. Däremot utgör järnvägstransporterna med 26 procent en ganska

stor del av transportarbetet i inrikes varutransport.

I vårt trafiksystem spelar järnvägstrafiken en central roll för långväga resor och basindustrins tunga transporter. Utsläppen från varutransporter är omkring en tredjedel av växthusgasutsläppen från trafiken. För att minska utsläppen från varutransporterna måste vi förbättra arbetsfördelningen mellan olika transportformer, skapa effektivare logistik- och transportkedjor, höja lastningsgraden och förbättra terminalerna. Lastningsgraden inverkar till exempel i mycket hög grad på energieffektiviteten.

Miljöaspekter och riksomfattande mål för områdesanvändningen gör det angeläget att öka spårtrafiken i hela trafiksystemet. Inte minst i huvudstadsregionen och stora städer som Tammerfors, Åbo och Uleåborg bör man bygga ut spårtrafiken genom att skapa en närmare koppling mellan t.ex. markanvändningen och trafiken för att fördelarna med spårtrafiken ska kunna nyttiggöras bättre genom markanvändningen. Man kan förbättra spårtrafikens konkurrenskraft genom att höja servicenivån, utveckla prissättningen och underlätta anslutningsparkeringen. I godstrafiken ger nya gruvprojekt och samarbetet med våra grannländer helt nya möjligheter att utveckla spårtrafiken. Å andra sidan bromsar kapacitetsproblemen inom spårtrafiken alla försök att bygga ut den.

För ett fortsatt effektivt och konkurrenskraftigt bannät krävs det adekvat finansiering. Inom basbanhållningen gäller det främst att hålla hela bannätet i trafikerbart skick och det betyder att projekt för att förbättra servicenivån inte blir genomförda. Utskottet oroar sig framför allt för bannätets konkurrenskraft, säkerhet och servicenivå. Det vill att man inom den närmaste framtiden av både trafik- och miljöpolitiska skäl satsar kraftfullt på att utveckla spårtrafiken så att den tjänar som stomme för tunga transporter och för persontrafikens behov.

Sjötransporter. Finlands utrikeshandel är beroende av att sjötransporterna fungerar året runt. Av exporten går 90 procent och av importen 70 procent sjövägen. Sjötransporterna ökar hela ti-

den. I Finlands havskluster, som består av den marina industrin och sjöfarts- och hamnnära funktioner, ingår ca 2 900 företag, kommunala hamnar medräknade.

Det ligger i sjötransporternas internationella natur att internationellt samarbete och avtal om minskning av fartygsutsläpp spelar en stor roll. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) tog våren 2008 itu med att planera åtgärder för att få ner sjöfartens växthusgasutsläpp. Organisationen har arbetat med två huvudalternativ, antingen att inrätta en internationell fond för projekt för att minska växthusgasutsläppen i utvecklingsländer eller att införa utsläppshandel. Meningen är att IMO vid klimatkonferensen i Köpenhamn ska kunna föreslå metoder för hur sjöfarten för sin del ska kunna begränsa växthusgasutsläppen.

IMO har bl.a. arbetat för att ta fram tekniska lösningar, ekonomiska styrmekanismer och bästa förfaranden för att minska utsläppen från sjöfart. Enligt utskottets mening är det viktigt att vi fortsatt aktivt deltar i detta arbete och Europeiska unionens arbete med fartygsutsläpp och att vi i beredningen lyfter fram det som är typiskt för oss inte minst på grund av de krav som vinterförhållandena ställer.

Insjöfarleder. Utskottet anser att trafiken i våra insjöfarleder och möjligheterna att utnyttja deras potential inte förs fram tillräckligt tydligt i strategin. Trots att Finland har näst mest insjöfarleder i Europeiska unionen har deras nyttoanvändning nästan helt förbigåtts i strategin och den transport- och miljöpolitiska debatten över lag.

Sakkunniga som utskottet har hört lyfter fram olika möjligheter att utveckla insjötrafiken i framtiden. Utskottet har erfarit att insjötrafiken jämfört med många andra trafikformer är energieffektiv, ekonomisk och miljövänlig. Dessutom har de sakkunniga föreslagit modeller för att koppla ihop insjötransporter med väg- och järnvägstransporter så att alla transportsystem fungerar tillsammans och stöder varandra och därmed höjer industrins och energiförsörjningens konkurrenskraft.

Redogörelsen ger stort utrymme åt ökad användning av inhemsk bioenergi. Målen i strategin, inte minst för nyttoanvändningen av skogsenergi, ställer oss före 2020 inför problemet med miljövänliga virkestransporter. Det betyder att de tillgängliga transportsystemen måste utnyttjas på de lämpligaste sträckorna och geografiska områdena. Enligt uppgift till utskottet kan det i sin tur betyda att framför allt transporterna av virke och träbaserad biomassa ökar avsevärt i insjöfarlederna.

Det måste satsas betydligt kraftfullare på insjötransporter och utveckling av insjöfarleder. Det måste också utredas vilka krav vinterförhållandena ställer på insjötransporterna och vilka möjligheter det finns att bygga nya kanaler. Det är angeläget att utveckla insjöfarlederna i framtiden och att se till att de utnyttjas bättre för transporter.

Flygtrafiken. Utsläppen från internationell flygtrafik är omkring tre procent av koldioxidutsläppen i hela världen och ökar hela tiden. Växthusgasutsläppen från internationell flygtrafik ingår inte i de nationella utsläppsminskningkvoterna enligt Kyotoprotokollet, men 2012 inleds EU:s utsläppshandel för flygtrafikens del på EU:s alla interna flyg och flyg mellan EU och tredje länder.

I Finland är heltäckande och fungerande internationella flygförbindelser en kritisk konkurrensfaktor för företag som satsar på export och för turistnäringen och bidrar till en rättvis regional utveckling. På grund av de långa interna avstånden i landet går staten in och köper flygtrafik på rutter där biljettintäkterna inte räcker till för kollektivtrafik. Ett villkor är att restiden från Helsingfors med snabbtåg överskrider tre timmar. Kommunikationsutskottet understryker att flygtrafiken utgör ett led i det rikstäckande trafiksystemet och att vårt nätverk av flygplatser har stor regionalpolitisk betydelse.

Kollektivtrafiken

Utskottet omfattar strategin på den punkten att det är nödvändigt att främja kollektivtrafiken för att det ska finnas konkurrenskraftiga alternativ

till personbilstrafiken. Genom insatser och subventioner för att utveckla kollektivtrafiken kan man höja kollektivtrafikens servicenivå, sänka priserna och öka användningen.

Kollektivtrafiken utgör omkring 15 procent av inhemska transportprestationen inom persontrafik och dess andel har minskat år för år samtidigt som personbilstrafiken har ökat sin andel. Antalet personkilometer i busstrafik har minskat medan tåg- och flygtrafiken har gått upp något. Ökningen i persontrafiken består nästan helt av ökad personbilstrafik. Detta betyder att vi måste få fram klart effektivare metoder för att utveckla och stödja kollektivtrafiken.

Konkurrensen mellan kollektivtrafiken och privatbilismen påverkas av många faktorer, som samhällsstrukturen, människors värderingar och preferenser, kostnaderna för och tillgången på alternativa färd sätt, subventionerna för kollektivtrafiken och skatter och avgifter i trafiken. Markanvändningen måste utvecklas så att den stöder kollektivtrafiken, och om adekvata kollektivtrafiktjänster inte genereras på marknadens villkor, måste en grundläggande servicenivå tryggas genom köp av tjänster. Kollektivtrafiktjänsterna i både städer och glesbygder måste planeras i ett större sammanhang. Framför allt lösningar som bygger på spårvägstrafik måste planeras och beslutas minst på regionkommunsnivå. Kollektivtrafiken i stadsregioner kan göras attraktivare med hjälp av data- och kommunikationstekniska lösningar för smart trafik.

Staten har subventionerat kollektivtrafiken i de större städerna sedan början av 2009. På detta sätt kan man direkt påverka vad det kostar att resa. Men anslagen för kollektivtrafiken är otillräckliga med hänsyn till behovet, om vi på allvar vill öka kollektivtrafikens andel i någon betydande grad. Om vi sänker drivmedelsaccisen i kollektivtrafiken och momsens på biljettpriserna, kan vi påverka kollektivtrafikens konkurrenskraft i relation till andra trafikformer. Kommunikationsutskottet pekar på den roll som tillgången på trafiktjänster och en smidig trafik spelar vid sidan av resans pris för resenärernas dagliga val av trafikform. Med en enhetlig biljettpraxis och en smidig prissättning i kollektivtra-

fiken (studerandebiljetter, familjebiljetter, priserna på enskilda biljetter) kan kollektivtrafiken göras attraktivare också för andra än dem som dagligen utnyttjar den. Särskilt viktigt är det att erbjuda olika typer av biljetter och omstigningsmöjligheter för dem som utnyttjar olika transportmedel och som på grund av sitt rörelsebehov inte helt kan avstå från personbil.

Enligt kommunikationsutskottet är det nödvändigt att höja nivån på kollektivtrafiken, alltså förbättra avgångsfrekvensen, tidtabellernas pålitlighet och resornas smidighet och trafikmedlens och stationernas bekvämlighet och säkerhet. Pålitliga tidtabeller gäller inte minst spårtrafiken där antalet resande per enhet är stort och effekten av förseningar för ett tåg multipliceras i hela trafikflödet. Man måste kunna matcha en eventuell ökning i kollektivtrafiken med tillräcklig personal och materiel också i rusningstider på grund av pendeltrafiken.

Städernas interna trafik och den regionala trafiken, kommunernas interna trafik och trafiken mellan kommuncentra och snabbturen bildar tillsammans ett fungerande rikstäckande buss- och järnvägsnät som måste fungera i sin helhet. I den takt befolkningen åldras och människor i arbetsför ålder flyttar med arbetet till större kommuncentra och städer försämras den äldre befolkningens rörelsemöjligheter om saken inte uppmärksammas särskilt. Om det inte går att garantera ens subventionerad kollektivtrafik i glesbygderna, måste man vidareutveckla också andra alternativ, som anropstrafik. Det är svårt att erbjuda hyggliga kollektivtrafiktjänster som tryggar kommunikationerna i glesbygderna, framför allt om man genom kommande trafiklösningar ytterligare försvårar läget för trafikföretagare genom att höja drivmedelskostnaderna.

Den nya tekniken

Att utveckla tekniken i fordonen är enligt strategin på lång sikt det viktigaste och mest effektiva medlet för att minska energiförbrukningen i och utsläppen från trafiken. EU kommer att ställa upp normer för koldioxidutsläppen från nya personbilar från och med 2012 (130 g/km eller

ca 5–5,5 l/100 km). EU:s mål för 2020 är 100 g/km. I Finland förnyas bilparken på 15–20 år. Meningen är att i så stor utsträckning som möjligt utnyttja fördelarna med fordonstekniken och påverka personbilsvalet och sättet att använda personbilar genom bil- och fordonsbeskattningen och en kraftfull satsning på information.

Kommunikationsutskottet talar för ekologisk bilism. Omläggningen av bilskattesystemet i början av 2008 är ett exempel på ett skattebeslut med positiva och direkta verkningar för till exempel miljön och framför allt klimatet. Det som föranledde ändringen var att vi i ett västeuropeiskt perspektiv har den äldsta fordonsparken med en skrotningsålder på klart över 18 år. Bil- och fordonsbeskattningen i Finland ändrades i början av 2008 så att den blev CO₂-baserad och ändringen av fordonsbeskattningen träder ikraft 2010. Koldioxidutsläppen från nya personbilar som sålts i början av 2008 är omkring 8 procent lägre än för personbilar 2007. Utskottet anser att resultaten hittills är en bra inledning på en total omläggning av fordonsparken i en tekniskt miljövänligare riktning. Det visar att man genom skatteväxling på ett konkret sätt kan påverka besluten om fordonsköp.

Utskottet upprepar sin tankegång i betänkandet om den trafikpolitiska redogörelsen att målen och riktlinjerna för utveckling av fordonsbeskattningen bör ges ut som ett flerårigt program. Det främsta målet bör vara att vårt gamla fordonens bestånd så skyndsamt som möjligt förnyas av hänsyn till miljöaspekter. Skattereformen bör gälla både skatten på bilköp och den årliga fordonsskatten på användning av bilen. Effekterna av att den särskilda drivkraftsskatten på dieseldrivna bilar slopas bör klarläggas, liksom också beskattningen av gas-, hybrid- och eldrivna bilar. Det måste också klarläggas hur drivmedelsbeskattningen ska graderas efter utsläpp.

Utskottet lyfter fram eldrivna bilar som en bra lösning inte minst i stadsmiljöer, där minskade utsläpp får klara effekter för den lokala luftkvaliteten. I samband med utfrågningen av sakkunniga har utskottet fått delvis motstridig information om situationen för eldrivna bilar och möjligheterna att snabbt öka antalet eldrivna bilar. Bil-

priserna och bilarnas kapacitet påverkas i hög grad av ackumulatortekniken för lagring av el. Det är helt avgörande hur långt de har utvecklats och hur snabba de är för hur vanliga de eldrivna bilarna kommer att bli. Enligt en allmän bedömning kommer ackumulatortekniken och framför allt litiumbatterier under de närmaste åren att utvecklas avsevärt tack vare nanotekniken. Ett villkor för att eldrivna bilar ska bli mer frekventa är att det finns ett fungerande distributionsnät för drivkraft. Inte minst när det gäller eldrivna bilar måste det ses till att gällande skattelösningar inte blir ett framtida hinder för att införa dem. Utskottet hänvisar här till en arbetsgrupp som tillsattes vid arbets- och näringsministeriet den 11 februari 2009 med uppdraget att fram till utgången av juni 2009 klarlägga utsikterna för att ta i bruk eldrivna bilar, konsekvenserna av dem, möjligheterna att bedriva affärsverksamhet och branschens behov av forskning och utveckling.

Möjligheterna att utnyttja bio- och naturgas för trafikändamål bör främjas utifrån internationella exempel. Tekniken för bio- och naturgasdrivna fordon finns i det stora hela redan på plats, men vi saknar fortfarande ett fungerande uppsamlings- och distributionsnät för gas som skulle uppmuntra till köp av gasdrivna bilar.

Kommunikationsutskottet instämmer i synpunkterna i strategin att det gäller att främja användningen av biodrivmedel som till sina samlade miljöeffekter uppfyller kriterierna för hållbar utveckling. Enligt strategin ska målet för användning av biodrivmedel uppfyllas genom en distributionsskyldighet. Behövliga ändringar ska göras i den nuvarande lagstiftningen om distributionsskyldighet. Det som begränsar försöken att främja biodrivmedel är att bara nuvarande drivmedel som uppfyller bärkraftskriterierna kan räknas in i andelen förnybar energi. Debatten gäller inte bara bärkraft i ett miljöperspektiv utan också kriterierna för social bärkraft. Användningen av biodrivmedel styrs genom fiskala metoder i riktning mot de bästa alternativen, typ andra generationens biodrivmedel. Utskottet uppmärksammar särskilt möjligheten att använda biodrivmedel i kollektivtrafik.

Utskottet konstaterar i sitt utlåtande om ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av användningen av förnybar energi (KoUU 7/2008 rd — U 7/2008 rd) att kriterierna för hållbar utveckling bör vara så tydliga och lätt verifierbara som möjligt. De bör uppmuntra till produktutveckling och investeringar i Finland och i EU i övrigt och behandla drivmedel som uppfyller kriterierna på lika villkor i konkurrenshänseende.

Också gamla utmönstrade fordon bör skrotas på behörigt sätt. Utskottet har den uppfattningen att en del av fordonen fortfarande inte skrotas och återvinns på behörigt sätt och uppmuntrar därför till effektivare återvinning av skrotfordon bl.a. med hjälp av en skrotningsersättning.

Attitydfostran och utbildning

Kommunikationsutskottet understryker att människor behöver övergripande handledning och upplysning om rörlighet. Medborgarna måste få opartisk och relevant information om klimatvänlig rörlighet och anknytande alternativ och valmöjligheter. Det behövs framför allt forskning kring olika alternativa modellers ekonomiska konsekvenser och heltäckande och långvarig information.

Målet bör vara att utnyttja en bred uppsättning styrmekanismer. Utbildning, rådgivning och information bör integreras i andra styrmekanismer. Den ekonomiska styrningen och informationsstyrningen bör kopplas ihop för att ge styrmekanismerna största möjliga verkan och kostnadseffektivitet. Medierna och handeln spelar en avgörande roll om man vill nå konsumenterna. Det är viktigt att se till att det finns adekvata resurser för konsumentupplysning och ge en bestämd organisation i statsförvaltningen ansvaret för detta.

Utskottet lyfter särskilt fram betydelsen av en långvarig utbildningskampanj för ett säkert och ekonomiskt körsätt. Att till exempel lära ut ett ekonomiskt körsätt kan få ner bilisternas drivmedelskonsumtion med inemot tio procent.

En annan snabbt genomförbar åtgärd är att göra energimärkningen av bilar tydligare och

mer informativ och att ordna en kampanj för märkning och utbildning om märkning för bilhandlarna. På detta sätt kan man göra en bilköpare uppmärksam på vilken roll bilvalet spelar för att minska koldioxidutsläppen från bilismen. Också bilskatteväxlingen kräver att köparen får objektiv information.

En tredje åtgärd är att uppmuntra till hållbar rörlighet genom att styra efterfrågan mot utsläppssnåla former av rörlighet. Sakkunniga har pekat på möjligheten att inrätta en rikstäckande servicecentral för rörlighet för att främja goda lösningar genom information och utbildning. För att växthusgasutsläppen från trafiken ska fås ner måste människor motiveras till hållbar rörlighet och så lättillgängliga servicepaket för olika rörlighetsbehov tas fram som möjligt. Det förutsätter väl fungerande och attraktiva möjligheter att kombinera olika former av rörlighet inte minst i närheten av de större städerna.

Elektronisk kommunikation

Informations- och datateknikens egen energiförbrukning har under de senaste åren ökat bland annat för att antalet elektroniska apparater har ökat, informationstekniken utnyttjas i allt större omfattning och för att den elektroniska kommunikationen har ökat avsevärt. Därför är det viktigt att branschen ser på sina egna miljökonsekvenser. Men framför allt bör man aktivt försöka ta fram metoder att utnyttja den elektroniska kommunikationen och datatekniken för att förbättra energieffektiviteten i andra branscher och minska de skadliga miljöeffekterna. Genom elektrifiering av traditionella nyttigheter, distansarbete och elektronisk kommunikation kan man minska behovet av rörlighet. Om man gör produktionsprocesser och trafiksystem smartare med hjälp av datateknik, kan man reducera de skadliga miljöeffekterna inom olika samhällsområden. Kollektivtrafiken kan göras mer attraktiv till exempel genom att man erbjuder kunder trådlösa bredbandsförbindelser eller system för att betala resor elektroniskt. Man beräknar att också s.k. smarta trafiklösningar i framtiden kan komma att spela en stor roll för en smidigare tra-

fik och fungerande trafiksystem och därmed också att minska trafikens negativa miljökonsekvenser.

Genom att utnyttja elektronisk kommunikation, kommunikationsteknik och datateknik i olika samhällssektorer kan man klart minska samhällets totala energianvändning och förbättra energieffektiviteten. Därför är det också i fortsättningen ytterst viktigt att stödja IT-samhällsutvecklingen och användningen av IT-samhällets tjänster.

För att nyttiggöra de positiva miljöeffekterna av elektronisk kommunikation och datateknik måste vi lägga oss till med miljövänliga sätt att utnyttja den nuvarande tekniken, höja medvetenheten om dem och utveckla ny teknik och nya tjänster. Utskottet menar att det kräver ett intensivt samarbete mellan experter på olika områden och forskningen på området och samordning mellan företag, myndigheter och forskningsprojekt.

Utlåtande

Kommunikationsutskottet föreslår

att ekonomiutskottet beaktar det som sägs ovan och

att följande ställningstaganden godkänns med anledning av redogörelsen:

1. För att miljömålen för transportsektorn ska nås krävs det målmedvetet samarbete mellan de parter som har ansvar för verksamhet som påverkar trafiksektorns miljökonsekvenser och besluten om den. Det krävs en bred metoduppsättning för att nå den önskade övergripande effekten. I framtiden måste man också räkna med att utsläppshandeln kan komma att spela en större roll inom transportsektorn.

Akuta åtgärder

2. Insatser för att ta fram och införa ny fordonsteknik och biodrivmedel som till sina totala miljöeffekter och sociala ef-

fekter uppfyller kriterierna för hållbar utveckling bör främjas med alla tillgängliga styrmekanismer, speciellt fiskala.

3. För resultat på kort sikt förutsätter människors rörlighet övergripande styrning och upplysning. Utbildning, rådgivning och information bör integreras i övriga styrmekanismer.

4. Det måste satsas kraftfullt på en fungerande kollektivtrafik, huvudledernas kapacitet och framför allt på att göra spårtrafiken och insjötrafiken till kostnadseffektiva och miljövänliga transportformer.

Åtgärder på sikt

5. Planeringen och styrmekanismerna för markanvändningen och trafiken både på regional och på rikstäckande nivå måste utvecklas målmedvetet för att man ska uppnå en integrerad samhällsstruktur, minska behovet av rörlighet och reducera trafikutsläppen. Kra-

ven på en miljövänlig gång-, cykel- och mopedtrafik måste beaktas i markanvändning, planläggning och trafikplanering och finansieringen av dem måste tryggas.

6. Samhället bör planmässigt utnyttja elektronisk kommunikation och datateknik för att förbättra den totala energieffektiviteten och minska de skadliga miljöeffekterna.

7. Konsekvenserna av klimatförändringen för transportsektorn bör utredas i grunden och de åtgärder som behövs för en anpassning till förändringen och för att trygga fungerande trafiksystem bedömas.

Uppföljning

8. Målen i strategin bör kontinuerligt följas upp och det bör ses till att åtgärder som är nödvändiga för att målen ska nås i förekommande fall kan ses över tillräckligt smidigt redan när strategin genomförs.

Helsingfors den 24 mars 2009

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Martti Korhonen /vänst
vordf. Saara Karhu /sd (delvis)
medl. Mikko Alatalo /cent
Marko Asell /sd
Leena Harkimo /saml
Lauri Kähkönen /sd
Mats Nylund /sv
Pentti Oinonen /saf

Reijo Paajanen /saml
Markku Pakkanen /cent
Lyly Rajala /saml
Tero Rönni /sd (delvis)
Johanna Sumuvuori /gröna
Ilkka Viljanen /saml
Anne-Mari Virolainen /saml
ers. Sari Palm /kd (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Kaj Laine
riksdagssekreterare Juha Perttula.