

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 4/2010 rd

Statsrådets framtidsredogörelse om klimat- och energipolitiken: vägen till ett utsläppssnålt Finland

Till framtidsutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 21 oktober 2009 statsrådets framtidsredogörelse om klimat- och energipolitiken: vägen till ett utsläppssnålt Finland (SRR 8/2009 rd) till framtidsutskottet för beredning och beredde samtidigt de övriga utskotten möjlighet att lämna utlåtande om ärendet till framtidsutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- konsultativ tjänsteman Leo Parkkonen, finansministeriet
- överinspektör Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet
- överingenjör Timo Ritonummi, arbets- och näringsministeriet
- miljöråd Jaakko Ojala, miljöministeriet
- miljödirektör Mikko Viinikainen, Finavia Abp
- professor Atte Korhola och universitetslektor Jouni Räisänen, Helsingfors universitet
- vice generaldirektör Mikko Alestalo och gruppchef Heikki Tuomenvirta, Meteorologiska institutet
- FoU-samordnare Anders HH Jansson, Trafikverket
- avdelningsdirektör Björn Ziessler, enhetschef Johan Skjäl och sjöfartsöverinspektör Jorma Kämäräinen, Trafiksäkerhetsverket

- trafikingenjör Silja Siltala, Finlands Kommunförbund
- äldre forskare Paula Kivimaa, Finlands miljöcentral
- specialforskare, enhetschef Juhani Laurikko, Statens tekniska forskningscentral
- trafikdirektör Niilo Järviluoma, Helsingforsregionens trafik
- direktör Christer Paltschik, Gasum Abp
- styrelseordförande Eero Nuutinen, European Batteries Oy
- miljödirektör Kati Ihmäki, Finnair Abp
- direktör Esa Hyvärinen, Fortum Abp
- verkställande direktör Jouko Kinnunen, Motiva Oy
- executive vice president Jari Lotvonen och vice president Petri Saari, Proventia Emission Control Solutions
- creative director Jyrki Mattila, Shift2e.com
- miljöchef Otto Lehtipuu, VR-Group
- expert Tiina Haapasalo, Finlands Näringsliv
- projektchef Esa Mannisenmäki, Bussförbundet
- direktör Pasi Moisio, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- kommunikationsdirektör Nina Nizovsky, Finlands Taxiförbund
- klimatansvarig Venla Virkamäki, Finlands naturskyddsförbund
- verkställande direktör Helena Vänskä, Olje- och Gasbranschens Centralförbund rf

- direktör Kenneth Hänninen, Finsk Energiindustri rf
- specialmedarbetare Niklas Rönnerberg, Rederierna i Finland
- styrelseledamot Arto Haakana, Sähköajoneuvoyhdistys
- projektchef Juha Pulkkinen, Tampereen sähköajoneuvokeskus TSAK
- klimatexpert Salka Orivuori, WWF Finland
- professor i geologi Matti Saarnisto.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- finansministeriet
- Kommunikationsverket
- Helsingfors stads trafikverk
- Elcat Oy
- Autoalan Keskusliitto
- Autotuoja ry
- FiCom.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Allmänt

Statsrådets framtidsredogörelse om klimat- och energipolitiken (SRR 8/2009 rd) är en klar fortsättning på klimat- och energistrategin (SRR 6/2008 rd), som sträcker sig ända fram till 2020 och som utskottet lämnat utlåtande (KoUU 4/2009 rd) om. Klimatskyddet och en energiproduktion baserad på principen om hållbar utveckling är klart multinationella frågor som kan lösas effektivt bara genom multinationella insatser. Med tanke på vad Finland kan göra för den internationella klimat- och energipolitiken välkomnar utskottet tankegångarna i redogörelsen om målmedvetna och dynamiska åtgärder för att få till stånd heltäckande och effektiva klimatkonventioner.

Finland ligger i transportavseende långt från sina viktigaste marknadsområden och det ställer stora krav på våra insatser för att främja det internationella klimatskyddet. Det geografiska läget innebär vissa bestående konkurrensvillkor för vårt näringsliv, inte minst exportindustrin, som måste gå att väga in vid förhandlingar om gemensamma insatser för klimatet. Utskottet hänvisar till exempel till de nackdelar som utsläppshandeln inom luftfart förväntas medföra för våra nationella aktörer om den genomförs enbart på EU-nivå och de tilltänkta strängaste utsläppsminskningskraven för sjöfarten på Östersjön, som hotar höja sjöfartskostnaderna avse-

värt i området. En bördefördelning inom klimatskyddet är rättvis bara om alla de viktigaste utsläppsproducenterna berörs lika av begränsningarna.

När riksdagen 2008 behandlade statsrådets trafikpolitiska redogörelse (SRR 3/2008 rd) godkände den ett ställningstagande om att det bör bli bestående praxis att riksdagen ges en trafikpolitisk redogörelse i början av varje valperiod. Regeringen ska alltså i sin trafikpolitiska redogörelse i början av nästa valperiod ange vad den rent konkret tänker göra under perioden för att genomföra klimat- och energistrategin och en målmedveten och effektiv klimat- och energipolitik i enlighet med redogörelsen.

Det är viktigt att man fortsatt med jämna mellanrum utvärderar globala klimat- och energipolitiska frågor på sikt, till exempel senast 2025.

Styrmekanismer

Utskottet anser att det krävs en stark och konkurrenskraftig samhällsekonomi om man vill bedriva en mer progressiv miljöpolitik än andra. Den globala konkurrensen förutsätter noggrant övervägande av hurdan börda det lönar sig för Europa att lägga på sitt näringsliv. Inte minst Finland med en liten och öppen samhällsekonomi har anledning att noga slå vakt om sitt näringslivs internationella konkurrenskraft. För att tackla klimatproblemet behöver vi lösningar som klart förbättrar atmosfärens status; de bör vara kostnadseffektiva, samhällsekonomiskt ra-

tionella, meningsfulla i ett samlat miljöperspektiv och dessutom ekologiskt och socialt hållbara. Finland står för en liten del av utsläppen i världen. Det betyder att resten av världen måste fås att tända på de utsläppssnåla framtidspolicyer som Finland som medlem i EU har antagit.

I redogörelsen räknas en rad instrument och styrmekanismer upp som ska hjälpa till att minska utsläppen. Det finns ingen enskild eller lätt lösning på problemet med att få ner utsläppen, utan övergången till ett utsläppssnålt samhälle kräver en bred metodarsenal och många samtidiga insatser. I fortsättningen bör strategier och handlingsplaner förenas med analyser av de ekonomiska och de övergripande effekterna. Det gäller att satsa på konsekvensbedömningar som kan ge jämförbar information om möjligheterna att minska utsläppen och om åtgärdernas kostnadseffektivitet. Framtidens utsläppssnåla transportsystem bör vara smidigt och effektivt för att garantera en inneboende energieffektivitet.

Utskottet upprepar sina sammanfattande förslag till ställningstaganden i utlåtandet om klimat- och energistrategin:

1. För att miljömålen för transportsektorn ska nås krävs det målmedvetet samarbete mellan de parter som har ansvar för åtgärder som påverkar transportsektorns miljökonsekvenser och besluten om dem. 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 fordons-teknik och biodrivmedel som till sina totala miljöeffekter och sociala effekter 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 andra styrmekanismer.

4. Det måste satsas kraftfullt på en fungerande kollektivtrafik, huvudledernas kapacitet och framför allt på att göra spårtrafiken och insjötra-

fiken 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. Kraven 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.

En integrerad samhällsstruktur

Med en integrerad samhällsstruktur kan man framför allt i stadsområden minska trafikvolymerna och beroendet av personbilar och prioritera mindre miljöbelastande trafikformer. Enligt redogörelsen kan personbilstrafiken reduceras med 12 procent fram till 2050 om man motarbetar splittringen av samhällsstrukturen. Särskilt i de stora städerna, men också i andra stadsregioner, innebär den splittrade samhällsstrukturen att avstånden mellan hem, arbetsplats och service är långa. Det ökar självfallet behovet av rörlighet. Samhällsstrukturen styr och tvingar delvis människor till vissa val när det gäller rörlighet och transport.

Planläggningen i stadsregioner ska styras mot större integrering och samarbetet inom samhälls- och trafikplanering stärkas. Möjligheterna att styra det utspridda byggandet till by- och kommuncentra ska klarläggas och stödjas. Regionerna har sina särdrag och varierande behov av rörlighet som gör att kommunerna bör bedöma om det behövs regionala klimatstrategier som också tar hänsyn till markanvändning och trafikplanering.

Samhällsstrukturen förändras långsamt om man inte satsar målmedvetet på förändringar. Planeringen och styrningen av markanvändningen måste ha tillgång till tillräckligt effektiva mekanismer för att skapa en integrerad samhällsstruktur. Det finns ett samband mellan dels åtgärderna för att skapa en integrerad samhällsstruktur och minska transportbehoven, dels kommunernas markanvändningsplanering och statens investeringar. Med tanke på trafikens miljöeffekter spelar en samordnad trafik- och markanvändningsplanering en central roll. Samarbetet måste intensifieras och utvecklas långsiktigt och samordnat.

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. Det är viktigt att planeringen av kollektivtrafiken vägs in i all planering av områdesanvändningen. Stat och kommuner ska samarbeta effektivare inte minst om att planera nya funktioner och trafiksystem i stora stadsregioner. Det behövs ett närmare samarbete mellan dels stat och kommuner, dels kommuner sinsemellan för att anlägga nätverk för gång-, cykel- och mopedtrafik och finansiera dem och för att ta fram hållbara kollektivtrafiklösningar. En samhällsstruktur och trafikplanering som ger rum för miljön kräver en helhetssyn som är oberoende av kommungränser, men också flexibelt samarbete mellan kommunerna.

Det måste också i fortsättningen finnas tillgång till olika boendeanternativ och frihet att välja var man vill bo. För att minska behovet av rörlighet bör möjligheten till distansarbete utnyttjas inte minst i glesbygden.

Utskottet ser mycket positivt på redogörelsens skrivning om att det ska tas fram information om klimatkonsekvenserna till stöd för samhällsplaneringen och lämpliga verktyg för planeringen. Om man vill påverka samhällsplaneringen behövs det också bättre metoder för planering och utvärdering för att det ska gå att göra en tillförlitlig bedömning av hur olika alternativ inverkar på utsläppen.

Logistikens roll

Enligt redogörelsen härstammar växthusgasutsläppen i Finland till ca 23 procent från trafik. Cirka en fjärdedel av trafikutsläppen kommer från paket- och lastbilar. Genom att rationalisera logistiken kan man i många fall få ner energiförbrukningen inom transporter 10–20 procent. Smidiga varutransporter och fungerande logistiksystem är av största vikt om man vill minska utsläppen av växthusgaser. I ett glest bebott land som Finland, där person- och varutransporter i ett europeiskt perspektiv sker över mycket långa sträckor, kommer rörlighetsbehovet och en fungerande trafik alltid att spela en stor roll.

Kommunikationsutskottet vill att näringslivets logistikkostnader ska vara konkurrenskraftiga jämfört med våra viktigaste konkurrenter. Hanteringen av logistikkostnader och logistikkompetensen har blivit allt mer centrala 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. Det spelar en viss roll när man överväger ekonomiska styrmekanismer för rörlighet och trafik med betydelse för klimatskyddet. Att utnyttja informationsteknik i trafiken och ta fram smarta trafiktjänster ger helt nya möjligheter till logistisk effektivitet och utsläppsminskning och till bättre fungerande produktions- och distributionskedjor. Fungerande varutransportleder möjliggör i sin tur en energieffektiv varutransport.

Sakkunniga som utskottet hört poängterar att det kommer att bli allt vanligare med bioenergi i en nära framtid. Råvaran för bioenergi härstam-

mar i stor utsträckning från glesbygden och kräver att vägar, järnvägar och vattenvägar är i ett adekvat skick för att den ska kunna transporteras till de ställen där bioenergi bereds och används. Det ställer stora krav framför allt på finansieringen av basunderhållet av trafikleder för att dessa med tiden inte ska förfalla.

Näringslivet har allt fler nya kommersiella projekt, till exempel för att utnyttja bioenergi, som kräver att trafiknätet underhålls och utvecklas, men de betyder också stora möjligheter för näringslivet, samhället och landsbygden som helhet. Många av de här projekten, som projekten för att producera biobaserad energi, kan öppna nya möjligheter till företagsamhet och sysselsättning inte minst på landsbygden, om trafikledernas standard medger det. För att tillgodose näringslivets ökade och i vissa fall helt nya livsviktiga transportbehov är det nödvändigt att kunna satsa på utveckling och underhåll av vägar och banor, till och med mycket skyndsamt när det vill sig.

Vår splittrade samhällsstruktur, våra låga trafikvolymerna och följaktligen olönsamma kollektivtrafik och det faktum att industri och näringsliv i övrigt är spridda över hela landet gör att det finns ett nödvändigt rörlighetsbehov för varor och människor. På landsbygden finns det i vissa områden inga alternativ till att använda privatbil. Det måste man ta hänsyn till i underhåll och utveckling av trafikleder på landsbygden och i bedömningar av behövliga miljöinsatser.

Redogörelsen tar upp finländarnas sommarstugeresor som är fler än fem miljoner per år och som till 95 procent görs med privatbil. Av inrikesresorna på fritiden är cirka en femtedel resor till och från stugan. De här resorna kan delvis ersätta annat fritidsresande. Med anropsstyrd kollektivtrafik och planläggning av nya sommarstugedomter inom räckhåll för skäliga kollektivtrafikförbindelser kan man minska det i många fall nödvändiga personbilsresandet i samband med stugliv.

Trafiksystemet och miljön

Trafikledshållningens roll

Enligt redogörelsen härstammar koldioxidutsläppen till ca 64 % från personbilstrafiken och till ca 36 % från varutransporter. Nästan två tredjedelar av koldioxidutsläppen från persontrafiken har sitt upphov i långväga transporter, dvs. trafik mellan ekonomiska regioner, som också utsläppen från fartygs- och flygtrafik räknas till. Av resorna inom landet är mer än hälften ärende- och fritidsresor. Arbetsresorna utgör en dryg fjärdedel, medan cirka en tredjedel av resorna är uppköps- eller ärenderesor.

Om trafiken löper smidigt betyder det redan i sig mindre utsläpp. Därför är det rationellt också av miljöhänsyn att förbättra trafikledernas kapacitet och trafiksystemets funktion över lag, eliminera flaskhalsar i trafiken och hindra att pendeltrafiken grötar ihop sig i städerna. Minst lika viktigt är det att trygga finansieringen av basinfrastrukturen och att utnyttja trafikinvesteringar till max. Huvudledningarna måste absolut fungera och spårtrafiken prioriteras eftersom den är en kostnadseffektiv och miljövänlig transportform.

På sikt bör man rikta in sig på hållbar utveckling och beakta trafiksystemet som helhet och alternativa trafik- och transportformer i lika delar. Det behövs mer pengar för transportleder och pengarna bör öronmärkas för projekt för hållbara transporter. I längden har vi inte råd med underdimensionerade årliga transportinvesteringar och med att underhållet av trafikleder bara skjuts fram.

I en jämförelse mellan olika 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. Man måste bedöma konsekvenserna av klimatförändringen för transportsektorn och de åtgärder som behövs för att vi ska anpassa oss till förändringen och kunna garantera fungerande och säkra transportsystem.

För att garantera en smidig och säker trafik bör man inte minst inom spårtrafiken, som på senare tid visat sig vara mycket utsatt för vädrets växlingar, räkna med att det kan bli allt vanligare med alla slag av extrema fenomen till följd av klimatförändringen.

Spårtrafiken och miljön

I Finland står järnvägarna för omkring en fjärdedel av transporter, mer än i de flesta länder i Europa. En ökad marknadsandel för järnvägstransporter kan göra transportsystemet ännu energieffektivare och minska utsläppen från trafiken. I en utredning till utskottet framhålls det att järnvägstransporter, både person- och varustransporter, är avgjort energieffektivare än konkurrerande transportformer. Enligt Statens tekniska forskningscentralers system för beräkning av energikonsumtion och utsläpp (LIPASTO) konsumerar ett eltåg omkring en fjärdedel av den energimängd som en personbil konsumerar per prestation. Inom varustransport konsumerar ett eltåg omkring en femtedel av den energimängd som konsumeras inom transporter på väg per prestation.

Järnvägstransporter kan göras ännu energieffektivare och utsläppen reduceras genom elektrifiering. Bara omkring hälften av bansträckorna i Finland har elektrifierats. Det behövs alltså mer elektrifiering. Man måste också se till att de nya bansträckor som behövs till exempel för nya gruvprojekt elektrifieras redan i anläggningsfasen.

Inom järnvägstransporter var andelen förnybar energi 2009 65 procent, för hela den eldrivna tågtrafiken drivs med vattenkraft. Inom spårtrafiken har man redan länge tillämpat elteknik kommersiellt. Det krävs inga tekniska innovationer eller dyrt utvecklingsarbete för att bygga ut den. Det är möjligt att minska utsläppen från elektrifierad spårtrafik genom ingrepp i sätet att producera el.

I praktiken begränsas tillväxten i järnvägstransporter av bannätet och bannätets skick. Vi måste bygga ut det nuvarande bannätet och höja kapaciteten för att kunna garantera att trafiken löper störningsfritt och effektivt, om vi vill utnyttja det faktum fullt ut att järnvägstransporter är en klimatpositivare transportform än andra. På många bansträckor utnyttjas bankapaciteten redan nu till max och bannätet är till 90 procent enkelspårigt. 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 vill att man inom den närmaste framtiden av både trafik- och miljöpolitiska skäl satsar kraftfullt på att förbättra spårtrafikens konkurrenskraft, säkerhet och servicestandard för att nätet ska kunna fungera som stomme för tunga transporter och tillgodose persontrafikens behov. Utskottet påskyndar arbetet för att höja enkelspåriga bansträckors förmedlingskapacitet och speciellt för att sanera sträckan Seinäjoki—Uleåborg. Det är viktigt att hela det existerande bannätet och investeringarna i det, som snabbanor, utnyttjas fullt ut.

För att minska utsläppen från varustransporter krävs det en bättre fördelning av transportarbetet mellan olika transportformer, effektivare logistik- och transportkedjor, en högre belastningsgrad och bättre terminaler. Belastningsgraden inverkar till exempel i mycket hög grad på energieffektiviteten. Spårtrafiken kan spela en stor roll vid kombinerade transporter. Det finns en klar tillväxtpotential för transport av containrar, släpvagnar eller påhängsvagnar med tåg i Finland på grund av långa avstånd mellan stadsregioner och trafiken på Ryssland. För fler kombinerade transporter krävs det investeringar i nödvändiga terminaler. De bör allt mer ses som en beståndsdel i den offentliga trafikinfrastrukturen.

I huvudstadsregionen och stora städer som Tammerfors, Åbo och Uleåborg bör spårtrafiken byggas ut genom bättre samordning av t.ex. markanvändningen och trafiken för att fördelarna med spårtrafiken ska kunna nyttiggöras bättre genom markanvändningen. Som exempel på

spårvägsprojekt med särskilt stor betydelse för den regionala närtrafiken kan man nämna Droppbanan, Ringbanan och huvudbaneförbindelsen med Helsingfors-Vanda flygplats. Med bättre servicestandard, prissättning och anslutningsparkering kan spårtrafiken bli ett mer konkurrenskraftigt alternativ för den dagliga rörligheten.

Sjötransporter

Utskottet vill särskilt lyfta fram sjötransporternas betydelse för näringslivet och försörjningsberedskapen. Vår utrikeshandel är fullständigt beroende av sjötransporter året om. För att det finska näringslivet ska kunna hålla sig framme i konkurrensen är det livsviktigt att de sjöburna godstransporterna fungerar logistiskt. Utskottet hänvisar till sina utlåtanden om Östersjöns status och sjötransporterna på Östersjön KoUU 22/2009 rd och KoUU 23/2009 rd om statsrådets utredning med anledning av kommissionens meddelande "EU:s strategi för Östersjöregionen" (E 75/2009 rd) och statsrådets redogörelse om Östersjöns utmaningar och Östersjöpolitiken (SRR 6/2009 rd).

Det är av största vikt för Finland att delta aktivt i arbetet kring sjöfartsutsläpp inom IMO och EU och att i beredningen lyfta fram vilka särdrag som gäller för Finland, särskilt våra vinterförhållanden. I planeringen av klimat-, energi- och miljöpolitiska åtgärder bör globala och konkurrensneutrala trafiklösningar prioriteras. Klimatförändringen för med sig allt fler extrema väderfenomen som kan betyda ytterst stränga vinterförhållanden.

Besluten om utsläppsbegränsningar inom sjötransport ska fattas så att skyldigheterna får samma kostnadseffekter för alla havsområden och att de inte betyder starkt försämrade konkurrensvillkor för aktörerna i ett enskilt område eller ett specifikt land. IMO antog till exempel 2008 en reviderad luftskyddsbilaga till miljöskyddskonventionen för fartygstrafik (MARPOL) som syftar till att minska fartygens utsläpp av kväve- och svaveloxider. Sakkunniga menar att projektet för att minska utsläppen i och för sig är utmärkta men att de betyder höjda bränslekostna-

der och andra kostnader för rederierna och den vägen merkostnader för utrikeshandeln.

Att som planerat få ned svavelhalten i Östersjön till 0,1 procent kan enligt vissa bedömare innebära merkostnader på inte mindre än 0,8 miljarder euro för fartyg som anlöper finska hamnar. Det beräknas kosta omkring 200 miljoner euro att begränsa växthusutsläppen (CO₂). Det slutliga priset beror bl.a. på hur mycket rafikvolymerna ökar, priset och tillgången på lågsvavliga bränslen, priset per ton utsläpp och utsläppsmålen för sjöfarten under de närmaste åren.

Sjöfarten är livsviktig för Finland och därför måste staten skrida till åtgärder för att lindra konsekvenserna om det t.ex. blir oskäligt dyrt att minska svavelutsläppen. Vilka de sammantagna kostnaderna för redan beslutade och kommande nya utsläppsbegränsningar blir måste klarläggas i samråd med näringslivet, rederierna och icke-statliga organisationer.

Östersjön är ett sårbart ekosystem och mår i dagsläget dåligt. Sjötransporterna ökar stadigt och därför gäller det att ännu mer kritiskt titta på fartygens utsläpp i havet. Den största miljörisken för Östersjön och inte minst för Finska viken utgör de ökade oljetransporterna. De kan leda till en omfattande oljekatastrof som rubbar det marina ekosystemet för långa tider. I olycksförebyggande syfte måste man bl.a. se till att övervakningssystemen för sjötrafiken fungerar, att lotsningen håller hög standard, att den nationella oljebekämpningskapaciteten är betryggande och att det internationella samarbetet fungerar. Den livliga passagerarfartygstrafiken och övriga fartygstrafiken och de korsande rutterna bidrar till olycksrisken.

Den sammantagna belastning som ständiga oljeutsläpp från fartyg, hamnar och land utgör är enligt sakkunniga en ännu större risk än en oljeolycka. Inom hela Östersjöområdet sker det uppskattningsvis 500—800 oljeutsläpp av olika slag varje år. Ju mer sjö- och oljetransporterna ökar, desto vanligare blir det sannolikt också med upprepade och till och med avsiktliga utsläpp. Alla slag av oljeutsläpp, hur små de än är, bör förbjudas i Östersjön och den internationella

övervakningen för att hindra oljeutsläpp, där också Finland medverkar, göras effektivare.

Passagerarfartygen på Östersjön producerar årligen över 1,5 miljarder liter gråvatten som till övervägande del hamnar i havet orenat. Alla fartyg bör förbjudas att släppa ut toalettavfall och gråvatten i Östersjön och brott mot förbudet kriminaliseras. Men det räcker inte med förbud för att få slut på utsläppen av avfallsvatten och skadliga ämnen i havet, menar utskottet. Östersjöstaterna bör också ta till sig policyn att enligt gemensamt överenskomna villkor ta emot skadliga ämnen i hamnar och se till att mottagningssystemet har den nödvändiga kapaciteten för det.

Insjöfarleder

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

Jämfört med många andra transportformer är insjötrafiken energieffektiv, ekonomisk och miljövänlig. En del sakkunniga har redan tidigare föreslagit modeller för att koppla ihop insjötransporter med väg- och järnvägstransporter så att alla transportsystem fungerar tillsammans och stöder varandra och bidrar till att höja industrins och energiförsörjningens konkurrenskraft.

Redogörelsen tar upp frågan om ökad användning av inhemsk bioenergi. Målen i redogörelsen, inte minst för nyttoanvändningen av skogsenergi, kommer redan 2020 att ha ställt oss inför problemet med miljövänliga virkestransporter. Det betyder att de tillgängliga transportsystemen måste utnyttjas på de lämpligaste sträckorna och geografiska områdena. Det kan i sin tur betyda att framför allt transporter av virke och träbaserad biomassa ökar avsevärt i insjöfarlederna.

Det måste satsas betydligt kraftfullare på insjötransporter och utveckling av insjöfarlederna. Vidare måste det klarläggas vilka krav vinterförhållandena ställer på insjötransporterna och vilka möjligheter det finns att bygga nya in-

sjökanaler. Det är angeläget att utveckla insjöfarlederna i framtiden och att se till att de utnyttjas bättre för transport.

Luftfart

Utsläppen från internationell flygtrafik är omkring tre procent av koldioxidutsläppen i hela världen och ökar hela tiden. EU:s handel med utsläppsrätter för luftfart inleds 2012 på alla flyg både inom EU och med tredjeländer. Utsläppen från luftfart regleras då uteslutande enligt den internationella handeln med utsläppsrätter.

Utsläppen från luftfart kan också reduceras genom investeringar i utsläppssnålare teknik, effektivare flygtrafikkontroll, så direkta flygrutter som möjligt och miljöstyrning genom skatt på flygbränsle som beaktar användningen av biodrivmedel. Med bättre flygtrafikkontroll i Europa beräknar man att bränslekonsumention kan reduceras med så mycket som 8–18 procent. EU:s projekt SESAR, Single European Sky, för ett europeiskt system för flygtrafiktjänsten spelar en stor roll för att minska stockningar i flygtrafiken och reducera utsläpp.

Kommunikationsutskottet lyfter fram luftfartens roll i det rikstäckande transportsystemet och den roll det spelar för regionerna att vi upprätthåller ett flygplatsnätverk av nuvarande omfattning i landet. Spårtrafiken är nog så klimat- och miljövänlig, men ensam räcker den inte till för att tillgodose behovet av snabba, långväga kollektivtrafikförbindelser. Staten tryggar genom köp flygtrafiken mellan orter där det inte uppstår ett kollektivtrafikutbud som kan finansieras med biljettintäkter. Villkoret är att restiden från Helsingfors med snabbtåg tar längre än tre timmar. Det behövs större interoperabilitet i trafik-tjänster, t.ex. fler järnvägsförbindelser med flygplatserna och snabba tågförbindelser som komplement till flygtrafik.

Utskottet hänvisar till sitt betänkande (KoUB 29/2009 rd) om regeringens proposition med förslag till lag om handel med utsläppsrätter för luftfart (RP 209/2009 rd). Reformen gör att europeiska flygbolag belastas av högre kostnader och att deras konkurrenskraft försvagas relativt sett. I ett europeiskt perspektiv försämrar villko-

ren för våra finländska flygbolag mer än i snitt på grund av det så kallade riktmärket för tilldelningen av utsläppsrätter. Inte minst de inrikes rutter där planen är fullsatta bara i ena riktningen kommer att drabbas av de största lönsamhetsproblemen efter reformen. Utskottet har informerats om att reformen kan bli ett allvarligt hot mot den betydelsefulla gatewaytrafiken till Asien och därmed urholka flygplatsfunktionernas lönsamhet. Det kan också hända att miljöutsläppen ökar om flygrutterna blir längre för att flygbolagen vill kringgå utsläppssystemet. Därför är det nödvändigt med fortsatta ansträngningar för att skapa en global mekanism för att begränsa utsläppen.

Kollektivtrafik

Kommunikationsutskottet noterar att kollektivtrafiken utgör omkring 15 procent det inhemska persontransportarbetet och att dess andel har minskat år för år samtidigt som personbilstrafiken har ökat sin andel. Ökningen i persontrafiken beror nästan uteslutande på ökad personbilstrafik. Det betyder att vi måste få fram klart effektivare metoder för att utveckla och stödja kollektivtrafiken. Det är viktigt för miljön att järnvägstrafiken på korta distanser och busstrafiken i stadsregioner förbättras. Därför måste vi se till att det finns möjligheter att anlita kollektivtrafik och att bygga ut den där det är möjligt.

Konkurrensen mellan kollektivtrafiken och privatbilismen påverkas av många faktorer, som samhällsstrukturen, människors värderingar och preferenser, kostnaderna för och tillgången till alternativa färd sätt, subventionerna för kollektivtrafiken och skatter och avgifter i trafiken. Det krävs målmedvetna insatser på alla de här delområdena för att öka kollektivtrafikens andel i någon betydande grad.

Utskottet understryker att det behövs ett närmare lokalt och regionalt samarbete mellan dem som tillhandahåller och beställer kollektivtrafik och stadsplaneringsmyndigheterna i planeringen av samhällsstrukturen och trafiken. Tjänsterna måste planeras i ett större sammanhang både i städer och i glesbygder. Inte minst lösningar som bygger på spårvägstrafik måste planeras och be-

slutas minst på nivån för en ekonomisk region. Busstrafiken måste planeras och utvecklas med hänsyn till att städernas interna och regionala trafik, kommunernas interna trafik och trafiken mellan kommuncentra och snabbturer tillsammans bildar ett rikstäckande trafiknät.

Staten har subventionerat kollektivtrafiken i de större städerna sedan början av 2009. På detta sätt kan man direkt påverka villkoren för kollektivtrafik, t.ex. vad det kostar att resa. Men anslagen för kollektivtrafik är otillräckliga jämfört med behovet, om vi på allvar vill öka kollektivtrafikens andel i någon betydande grad. I fortsättningen måste man satsa kraftfullt på att tygla de skenande produktionskostnaderna för kollektivtrafiktjänster och på att kunna sätta in fler rutter och avgångar. Om vi sänker punktskatten på drivmedel i kollektivtrafiken och momsens på biljettpriserna, kan vi påverka kollektivtrafikens konkurrenskraft i relation till andra trafikformer. Kollektivtrafiksubventionerna måste systematiskt höjas för att biljettpriserna ska kunna sänkas och tillgången på rutter och avgångar förbättras. Kollektivtrafiken kan göras attraktivare också för andra än de som dagligen reser kollektivt genom samordnad biljettpraxis och flexibel prissättning (studerandebiljetter, familjebiljetter, priserna på enkelbiljetter).

Det är viktigt att höja standarden på kollektivtrafiken, dvs. faktorer som avgångsfrekvens, pålitliga tidtabeller, smidiga resor och bekväma och säkra trafikmedel och stationer. Pålitliga tidtabeller gäller speciellt spårtrafiken, som transporterar ett stort antal resenärer per enhet. Om ett tåg försenar sig, får det multipla effekter för hela trafikflödet. Man måste kunna förutse eventuella öknings i kollektivtrafiken och sätta in tillräckligt med personal och materiel i pendeltrafiken också i rusningstid.

Kollektivtrafiken i stadsregioner kan göras attraktivare med hjälp av data- och kommunikationstekniska lösningar för smart trafik. För att till exempel spårvagnstrafiken ska löpa smidigt är det absolut nödvändigt att kollektivtrafiken ges högre prioritet i regleringen av trafikljusen. Särskilda kollektivtrafikfiler gör busstrafiken smidigare och mer attraktiv inte minst i grötig

pendeltrafik. Det finns tillämpningar för smart trafik som lämpar sig mycket bra för till exempel buss- och taxitrafik, som informationstjänster som styr körsättet, främjar en smidig trafik och kontrollerar trafiken i tid och rum.

För att spårtrafiken ska fungera så effektivt och miljövänligt som möjligt måste den backas upp av en fungerande matartrafik och anslutningsparkering, poängterar utskottet. De här aspekterna måste vägas in redan när man börjar planera spårtrafik och bostadsområden. Speciellt viktigt är det att erbjuda biljett- och omstigningsalternativ för dem som utnyttjar olika trafikmedel och som för sin rörlighet inte helt kan avstå från personbil.

Problemet i glesbygderna är det krympande befolkningsunderlaget, som urholkar kollektivtrafikens lönsamhet. För befolkningen i glesbygden bereder rörlighet på lika villkor redan nu svårigheter. Den frågan förtjänar att uppmärksammas särskilt. Om adekvata kollektivtrafiktjänster inte uppstår på marknadsmässiga villkor måste en grundläggande servicestandard garanteras genom köp av tjänster och tillräckliga resurser för det. Om det inte går att garantera ens subventionerad kollektivtrafik i glesbygden, måste man arbeta vidare också på andra alternativ, som anropstrafik.

Sakkunniga som utfrågats har påpekat att också taxitrafiken bör ses som en form av kollektivtrafik, både där bosättningen glesnar på landsbygden och vid tider med mycket lite kollektivtrafik i städerna och på rutter med mycket få passagerare. Erfarenheterna av servicelinjer för till exempel åldringar, funktionshindrade och andra kommuninvånare i stadsregioner har varit goda.

Kollektivtrafiken kan enligt utskottets mening göras miljövänligare och energieffektivare om man håller fast vid miljövänliga principer för en hållbar utveckling när man tillhandahåller kollektivtrafik, bygger upp och underhåller infrastruktur och gör upphandlingar. Till exempel investeringar i modern spårvägsutrustning med hänsyn till livscykeln, underhåll av existerande spårlinjer och anläggning av nya bansträckor spelar en utomordentligt viktig roll om man vill utveckla kollektivtrafiken i miljövänligare rikt-

ning. Miljöaspekten bör vägas in också när man ska utbilda och motivera personalen för praktiska miljöinsatser. Sakkunniga hänvisar till internationella kollektivtrafikorganisationen UITP:s förklaring i Rom, alltså till principer för hållbar utveckling som de definierats i Rom 2005. De förutsätter att kollektivtrafikens konsekvenser för samhället, ekonomin och miljön vägs in i all verksamhet.

Den nya tekniken

Smart trafik

System och tjänster för smart trafik bygger på informations- och kommunikationsteknik som utnyttjar information i realtid till exempel om tider, rutter och platser och om trafiksystemets funktion och eventuella störningar i det. I smart trafik kan man också utnyttja information om väderförhållanden och om tidtabeller och liknande som gäller kollektivtrafiken. I tillämpningarna för smart trafik ingår också smarta betalsystem för trafikavgifter eller till exempel system som automatiskt ger larm vid krockar.

Utskottet pekar på möjligheterna med smarta trafiksystem för en smidig och miljömässigt hållbar trafik. En förändring i miljövänligare riktning är möjlig om trafiken och omstigningarna löper smidigt. Med hjälp av smarta trafiksystem kan man i bästa fall minska trafikvolymerna och främja miljömålen för trafiken på många sätt. Dataskyddsaspekterna måste också vägas in i utvecklingen av smart trafik och smarta trafik-tjänster, anser utskottet.

Enligt utredning utnyttjas smarta lösningar redan nu i stor omfattning i till exempel Helsingfors, som prioriterade trafikljus och uppföljning i realtid. Enbart i Helsingfors beräknas systemen ge samhälleliga fördelar och kostnadsinsparingar på omkring 8 miljoner euro om året. Utskottet poängterar att lösningarna i många fall har en hög kostnads-nyttofaktor och att smarta trafiksystem bör utnyttjas framför allt för att förbättra kollektivtrafiken.

På global nivå har man på senare år gått in för olika slag av trafikavgifter som ett sätt att tygla den växande bilismen. Genom att sätta in vägav-

gifter och trängselavgifter kan man få bukt med bilismen och dess negativa effekter, jämna ut trafiktoppar, främja kollektivtrafik och finansiera trafikprojekt. Avgifterna kan graderas efter tid och plats om de kombineras med smarta trafiktillämpningar och till exempel GPS. Avgifterna kan gälla hela vägnätet eller en viss stadsregion, bara den tunga trafiken eller all vägtrafik. Utskottet ser positivt på att man klarlägger alternativa avgifter och deras effekter, också de sociala effekterna.

Man beräknar att smarta trafiklösningar i framtiden kan komma att spela en stor roll för att göra trafiken smidigare, minska behovet av rörlighet och garantera ett fungerande trafiksystem och därmed också för att minska trafikens negativa miljökonsekvenser. Det är viktigt att den nationella strategin för smart trafik genomförs effektivt.

Fordonstekniken

Det går ungefär en bil på två personer i Finland, dvs. mer än i OECD:s europeiska medlemsländer i snitt. Bilarna har en genomsnittlig ålder på 11 år och skrotningstid på 18 år. Redogörelsen ser den nya fordonstekniken som ett av de viktigaste hjälpmedlen för att minska energikonsumtionen inom trafiken och reducera utsläppen. Vissa sakkunniga hävdar med stöd av livscykelanalyser att tillverkningen av bilar utgör mindre än 10 procent av fordonens totala energiförbrukning under deras livstid. I Finland förnyas bilparken på 15—20 år. Övergången till utsläppssnåla fordon bör påskyndas genom effektivare skatte- och normstyrning.

EU har satt som mål att de genomsnittliga utsläppen från personbilar ska fås ner till 130 gram koldioxid per kilometer fram till 2015. Fram till 2020 ska utsläppen ha minskat till 95 gram CO₂/kilometer. På lång sikt ska utsläppen ytterligare reduceras så att det sker en stegvis övergång till en närapå utsläppsfri vägtrafik.

Det vägledande målet för Finland ska vara att bilarnas direkta specifika utsläpp kring 2030 är högst 80—90 gram CO₂/kilometer. Därefter ska utsläppen ytterligare reduceras till högst 50—60

gram kring 2040 och 20—30 gram kring 2050. Målen avser drivmedelsförbrukningen i trafiken, dvs. i talen beaktas inte utsläpp från drivmedelsframställningen. Det är av största vikt att man målmedvetet arbetar för att få ner utsläppen också från energiproduktion och bränslebearbetning.

På sikt kan utsläppen reduceras med hjälp av ny fordonsteknik. Men det kräver också effektiva styrmekanismer. Utsläppsmålen förutsätter också en bil- och fordonsbeskattning som styr konsumenternas beteende och andra metoder att påverka bilvalet. Meningen är att i så stor utsträckning som möjligt utnyttja fördelarna med fordonstekniken och påverka personbilvalet 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. Den kom sig av att Finland har den äldsta bilparken i ett västeuropeiskt perspektiv. Utskottet anser att resultaten hittills är en bra början på en total omstrukturering av fordonsparken i en tekniskt miljövänligare riktning. De visar att man genom ändringar i skattesystemet rent konkret kan påverka beslut om fordonsköp. Man bör aktivt följa upp effekterna av gällande skattebeslut och bedöma behovet av nya skattestyrande åtgärder.

Utskottet upprepar sin tankegång i betänkandet om den trafikpolitiska redogörelsen att målen och riktlinjerna för utveckling av fordonsbeskattningen bör läggas fram i ett flerårigt program. Det främsta målet bör vara att förnya vår gamla fordonspark så skyndsamt som möjligt av hänsyn till miljön. Skattereformen bör omfatta både skatten på bilköp och den årliga fordonskatten på användning av bil. Effekterna av att den särskilda drivkraftsskatten på dieseldrivna bilar slopas bör klarläggas, liksom också beskattningen av gas-, hybrid- och eldrivna bilar. Det gäller också att se på om drivmedelsskatten kan graderas efter utsläpp.

Drivmedelstekniken

Kommunikationsutskottet instämmer i synpunkterna i strategin att det gäller att främja användningen av biodrivmedel som till sina samlade miljöeffekter uppfyller kriterierna för hållbar utveckling. Användningen av biodrivmedel bör styras med fiskala metoder i riktning mot de bästa alternativen, typ andra generationens biodrivmedel. Utskottet uppmärksammar särskilt möjligheten att använda biodrivmedel i kollektivtrafiken.

Fossil bensin och diesel kan i bilar ersättas med framför allt naturgas, biodrivmedel och el. Men biodrivmedlen inverkar mycket olika på klimatet. Om biodrivmedel kräver långa transporter och om framställningsprocessen är ineffektiv, kan det minska den samlade nyttan av själva drivmedlen med tanke på utsläppen. En del drivmedel reducerar utsläppen till en bråkdel, medan andra under sin livscykel till och med ger upphov till mer utsläpp än petroleumbaserade drivmedel. När det gäller förnybara drivmedel bör man se till att framställningen inte heller ökar transportbehovet mer än vad som är rimligt. Hållbara biodrivmedel ska prioriteras när de produceras av avfall och andra råvaror som inte konkurrerar med livsmedelsproduktionen. Styrmekanismerna ska riktas utifrån drivmedlets kolbalans och ohållbara alternativ frångås. Det är av största vikt att man målmedvetet arbetar för att få ner utsläppen också från energiproduktion och drivmedelsbearbetning.

På sikt kan också vätgas vara ett fungerande alternativ. Statens tekniska forskningscentral VTT bedömer att vätgasdrivna bilar med bränsleceller kan börja vinna terräng på 2020-talet. Men för användning av vätgas i större skala måste det betydande tekniksprång till och dyra investeringar i produktion, distribution och förbrukning. Precis som i fråga om övriga drivmedelsalternativ är också det samlade klimatgoda med vätgas i hög grad beroende av framställnings- och bearbetningsprocessen.

Eldrivna bilar

På medellång och lång sikt är en eldriven bilpark en av de mest lovande metoderna att mins-

ka utsläpp. Pilotprojekt ska startas för att påskynda införandet av eldrivna bilar. En elmotor har väsentligt mycket bättre energiprestanda än en förbränningsmotor. Användningen av el kommer att öka i framtiden och det kommer att spela en allt större roll också för trafikens miljökonsekvenser att elproduktionsprocesserna är förenliga med klimatmålen och så utsläppssnåla som möjligt.

Utskottet pekar på 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 bygga ut parken. Bilpriserna och bilarnas kapacitet påverkas i hög grad av ackumulatortekniken för lagring av el. Det är helt avgörande hur långt och snabbt den har utvecklats för hur vanligt det kommer att bli med eldrivna bilar. 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 får skattebesluten inte bli ett hinder; tvärtom bör de bidra till att de eldrivna bilarna blir allt fler och vanligare.

Om man verkligen vill främja användningen av eldrivna bilar måste det konkreta och tillräckligt kraftfulla åtgärder till för att införa en beskattning som beaktar fordonens livscykel och aspekter som ekonomisk styrning, teknisk utveckling, offentlig upphandling, lagstiftning och standardisering. Det krävs också aktiva insatser på EU-nivå.

Annan teknik som reducerar trafikutsläpp

Sakkunniga har påpekat för utskottet att man i en del länder i Asien och Nordeuropa aktivt har börjat ta i bruk teknik som minskar utsläppen från gamla fordon som används för tunga transporter och kollektivtrafik i väsentlig grad. Med de här nya metoderna kan utsläppen från gamla fordon minskas till betydligt lägre kostnader än

om hela fordonsparken förnyas. Teknik av denna typ utvecklas också i Finland och exporteras till andra länder, men hittills har den utnyttjats i ganska liten utsträckning här hemma.

Det är viktigt att se på möjligheterna med sådan ny teknik och att utnyttja den i större omfattning också i Finland för att reducera utsläppen. Det finns en beställning på att klarlägga om det behövs lagstiftning, stödformer och liknande metoder för att införa och utnyttja tekniken i Finland.

Informationsteknik och elektronisk kommunikation

Kommunikations- och informationstekniken har på senare år förbrukat allt mer energi, bland annat för att det finns allt fler elektroniska apparater, för att informationstekniken utnyttjas i allt större omfattning och för att den elektroniska kommunikationen har ökat avsevärt. Därför är det viktigt att branschen ser på sin egen miljöpåverkan och teknikens energieffektivitet. Men framför allt bör man aktivt försöka ta fram metoder att utnyttja den elektroniska kommunikationen och informationstekniken för att förbättra energieffektiviteten i andra branscher och minska de skadliga miljöeffekterna. Informations- och kommunikationstekniken är ändå snarare en del av lösningen än av själva problemet, eftersom den bidrar till att reducera utsläppen inom alla samhällssektorer.

Genom elektrifiering av traditionella nyttigheter, distansarbete och elektronisk kommunikation kan man minska rörlighetsbehovet. Om man gör produktionsprocesser och trafiksystem smartare med hjälp av informationsteknik, 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. Redan det att man oftare ordnar videokonferenser kan leda till att antalet inrikes tjänsteresor med flyg och bil minskar med 10–15 procent.

Inom den närmaste framtiden får befolkningen och företagsamheten på landsbygden helt nya möjligheter till bredbandsförbindelser, kontak-

ter och distansarbete. Behovet av fungerande och tillräckligt snabba kommunikationsförbindelser kan snart visa sig mycket stort i glesbygden, där avstånden är långa och alla tjänster inte är tillgängliga lokalt. Speciellt viktigt är det att se till att människor, företag, läroanstalter osv. också i mycket glest bosatta områden har tillgång till bredbandsförbindelser och tjänster som tillhandahålls genom dem, inte bara för den medborgerliga jämlikhetens skull utan också för att behovet av rörlighet kan reduceras om det finns tillgång till elektroniska tjänster. Kommunikationsförbindelser och olika former av distansarbete bör utnyttjas i mycket större omfattning för att minska behovet av rörlighet och den vägen också för att minska utsläppen från trafiken.

Genom att utnyttja elektronisk kommunikation, informationsteknik och datateknik i olika samhällssektorer kan man klart minska samhällets totala energianvändning och förbättra energieffektiviteten. Enligt redogörelsen skulle man med hjälp av IKT kunna minska de globala utsläppen med hela 15 procent fram till 2020. Därför är det av största vikt att också stödja IT-samhällsutvecklingen och utveckla de elektroniska tjänsterna i såväl offentlig som privat sektor och främja användningen av dem också med tanke på framtiden. Utskottet ser mycket positivt på redogörelsens skrivning om att informations- och kommunikationstekniken ska utnyttjas i alla sektorer för att få ner utsläppen.

För att nyttiggöra de positiva miljöeffekterna av elektronisk kommunikation och informationsteknik krävs det miljövänliga sätt att utnyttja de nuvarande tekniken, ökad medvetenhet om dem och ny teknik och nya tjänster. Utskottets syn är att det krävs ett intensivt samarbete mellan experter på olika områden och forskningen på området och samordning mellan företag, myndigheter och forskningsprojekt.

Utlåtande

Utskottet föreslår

att framtidsutskottet beaktar det som sägs ovan.

KoUU 4/2010 rd — SRR 8/2009 rd

Helsingfors den 14 april 2010

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Martti Korhonen /vänst
vordf. Saara Karhu /sd
medl. Marko Asell /sd
Leena Harkimo /saml
Kalle Jokinen /saml
Jyrki Kasvi /gröna
Lauri Kähkönen /sd

Mats Nylund /sv
Pentti Oinonen /saf
Markku Pakkanen /cent
Ilkka Viljanen /saml (delvis)
ers. Esko Ahonen /cent
Pentti Tiusanen /vänst.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula
utskottsråd Kaj Laine.