

MILJÖUTSKOTTETS UTLÅTANDE 12/2008 rd

Statsrådets redogörelse: Riktlinjer för trafikpolitiken och utvecklings- och finansieringsprogram för transportnätet fram till 2020

Till kommunikationsutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 1 april 2008 statsrådets redogörelse: Riktlinjer för trafikpolitiken och utvecklings- och finansieringsprogram för transportnätet fram till 2020 (SRR 3/2008 rd) till kommunikationsutskottet för beredning och bestämde samtidigt att miljöutskottet kan lämna utlåtande till kommunikationsutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- överdirektör Juhani Tervala, kommunikationsministeriet
- lagstiftningsråd Merja Sandell, finansministeriet
- miljöråd Sirkka-Liisa Paikkala och överingenjör Petteri Katajisto, miljöministeriet

- specialforskare Hanna Kalenoja, Tammerfors tekniska universitet
- chefsforskare Matti Roine, VTT
- docent Magnus Gustafsson, Åbo Akademi
- planeringschef Anders Jansson, Vägförvaltningen
- stadsingenjör Matti Ränkä, Uleåborgs stad
- vice verkställande direktör Veikko Vaikkinen, VR-Group Ab
- trafikdirektör Niilo Järviluoma, SAD Huvudstadsregionens samarbetsdelegation
- verkställande direktör Heikki Kääriäinen, Bussförbundet
- klimatansvarig Leo Stranius, Finlands naturskyddsförbund rf
- ombudsman Antti Rainio, Älykkään liikenteen verkosto — ITS Finland ry.

Dessutom har Bilimportörerna rf och Ramboll Finland Oy lämnat skriftliga utlåtanden.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Trafiksektorn och klimatförändringen

Utskottet har behandlat den trafikpolitiska redogörelsen med avseende på sitt ansvarsområde, alltså i ett miljöperspektiv.

Utskottet välkomnar det primära målet att göra trafikpolitiken mer långsiktig och förankra sektorn i de krav som klimatförändringen ställer. En av utgångspunkterna för trafikpolitiken är att det behövs en rad åtgärder för att motverka klimatförändringen. I det hänseendet spelar gång- och cykeltrafiken och kollektivtrafiken,

framför allt den spårbundna trafiken, en viktig roll. Regeringen går in för att utreda de viktigaste och effektivaste trafikpolitiska metoderna för att motverka klimatförändringen. Tanken är att åtgärder för att minska utsläppen är oundvikliga och måste sättas in på alla transportformer. Men de konkreta åtgärderna för att minska utsläppen och valet av metoder ska läggas fram i den kommande klimat- och energistrategin och i den klimat- och energipolitiska framtidsredogörelsen.

Redogörelsen hänvisar till bördefördelningen i kommissionens energi- och klimatpaket som innebär att Finland ska minska koldioxidutsläppen inom de icke-handlande sektorerna med i snitt 16 procent fram till 2020. Inom transportområdet innebär det en minskning med 2,5—3 miljoner ton. Det är ett mycket stort krav eftersom utsläppen från trafiken ständigt ökar. Också utskottet ser det som ett stort krav, men påpekar att målet kommer att vara ännu strängare än 16 procent om länderna kan enas om ett internationellt avtal. På sikt kommer vi att bli tvungna att minska utsläppen med upp till 60—80 procent. Det är så enorma krav att utsläppsökningen måste stoppas så snart som möjligt och trenden börja peka neråt. De utvecklingsutsikterna borde ha uttryckts tydligare i redogörelsen, trots att den med långsiktighet avser ett tidsspann på 10—15 år.

Redogörelsen ger vägledande förslag till hur koldioxidutsläppen från trafiken kan reduceras. Bland förslagen märks en förtätning av samhällsstrukturen, fokus på kollektivtrafiken, bl.a. investeringar i spårbunden trafik, större användning av biodrivmedel inom transportområdet, nyttiggörande fullt ut av ny fordonsteknik, priserna på transporter och attitydförändringar. Regeringen gör ingen bedömning av hur kostnads-effektiva åtgärderna är. Samtliga förslag är både motiverade och välkomna. Men en del av dem har effekter först på längre sikt (till exempel förtätning av samhällsstrukturen och investeringar i spårbunden trafik) och andra på kortare sikt (priserna på transporter, ökad användning av biodrivmedel inom transportområdet). I det fortsatta arbetet bör de långsiktiga och de kortsiktiga åtgärderna läggas fast och båda kategorierna

främjas, men alltid med hänsyn till respektive gruppers effektpotential. För att stoppa de ökande utsläppen och vända trenden måste det snabbt sättas in åtgärder som ger effekt på kort sikt.

Det behövs en rad simultana åtgärder för att de klimatpolitiska målen inom transportsektorn ska kunna nås. Ett viktigt mål är att förbättra energieffektiviteten inom olika transportformer. På senare år har energieffektiviteten förbättrats mycket, men utsläppsmålen har inte nåtts eftersom trafiken ständigt ökar. Vi måste alltså arbeta för att effektivt minska transportbehovet. Metoderna kan delas upp i tre kategorier:

1) Tekniska medel. Energieffektiviteten måste ytterligare förbättras när ny fordonsteknik tas fram. Vi bör också satsa på att utveckla ny teknik och alternativa drivmedel.

2) Priserna på transporter och marknadsmässiga metoder. Priserna på transporter bör styras med marknadsmässiga metoder, till exempel skatter eller skattestimulans, handel med utsläpp, vägtullar etc.

3) Indirekta medel som anknyter till markanvändning och attitydpåverkan. För att få resultat på sikt måste man sätta in åtgärder som integrerar samhällsstrukturen och stärker sambandet mellan samhällsstruktur och trafiksystem, påverkar människors rörelsevanor och attityder till att gynna kollektivtrafiken, öka den spårbundna trafiken etc.

Enligt redogörelsen har regeringen bedömt strategiernas miljöeffekter så brett och noga som det är möjligt i en politisk redogörelse. Kraven i lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005) är uppfyllda. Redogörelsen har beretts i samarbete mellan flera aktörer. Samarbetspartnerna fick yttra sig om förslaget och nästan 150 myndigheter utnyttjade tillfället. Utskottet påpekar att regeringen inte redogör för resultaten av miljökonsekvensbedömningen.

Sambandet mellan trafik och samhällsstruktur

En av de mer långsiktiga metoderna för att motverka klimatförändringen är att satsa på integrerad samhällsstruktur och lämpliga trafiklösningar. Framför allt i stadsregioner medverkar en in-

tegrerad samhällsstruktur till att minska trafikvolymen och gör folk mindre beroende av privatbilar. Samtidigt sätts fokus på transportformer som belastar miljön mindre. Sambandet mellan markanvändning och trafiksystem måste stärkas kraftigt och bli mer sammanhållet för att trafiknätet ska kunna utnyttjas fullt ut. Utskottet hänvisar till sitt utlåtande om översynen av de rikstäckande målen för områdesanvändningen (MiUU 11/2008 rd). En mer sammanhållen samhällsstruktur i stadsregioner är dessutom bra för näringslivet och den ekonomiska tillväxten eftersom en struktur med fler centra minskar energiförbrukningen och förbättrar konkurrenskraften, bland annat genom att arbetsmarknaden vidgas och olika delar i regionen får bättre möjligheter att samarbeta.

Viktiga mål för att motverka klimatförändringen och överlag främja en hållbar utveckling är att förbättra villkoren för gång- och cykeltrafik och göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Stat och kommuner måste satsa mer på samarbete kring planering, särskilt inom planläggningen av nya verksamheter i urbana områden och planerna för trafiksystemet. Bland annat gång- och cykeltrafik i tätorter och hållbara lösningar för kollektivtrafiken är områden där stat och kommuner kan samarbeta mer. Dessutom är det viktigt att försöka minska utsläppen från bilar med hjälp av bättre trafik- och stadsplanering.

Kollektivtrafiken

Vikten av konkurrenskraftigare kollektivtrafik lyfts fram i redogörelsen. Resenärernas beslut styrs mest av faktorer som biljettpriset och smidig trafik, visar trafikundersökningar. Att påverka dem är det effektivaste sättet att styra människors val. Med större bidrag till kollektivtrafiken kan man påverka priserna och t.ex. genom bättre bussfiler och spårbunden trafik kan kollektivtrafiken göras smidigare. Det är ett välkommet förslag att tidigarelägga stödet till kollektivtrafiken i städerna till 2009, anser utskottet och understryker att den ökande bilparken och de växande trafikstockningarna i Helsingforsområdet och stora städer kan stoppas, om kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken börjar fungera bätt-

re. Dessutom bör det undersökas om skatten på drivmedel och biljettmomsen på 8 procent i kollektivtrafiken kan sänkas. Redogörelsen går alltför lite in på frågan om att sänka biljettpriserna och göra prissättningen mer flexibel. Det vore angeläget att noggrannare ta reda på vad som ingår i priset när det en gång är så att priset på resande är en av de avgörande faktorerna för valet av transportsätt. Erfarenheterna från andra länder visar att flexibel prissättning (familjebiljetter, halva priset vid lågtrafik) gör kollektivtrafiken mer attraktiv samtidigt som materielen kan utnyttjas mer vid lågtrafik.

Dessutom är det A och O att satsa på bättre kvalitet inom kollektivtrafiken, det vill säga tidtabellerna ska vara tillförlitliga och resandet smidigt och bekvämt. Ofta kör resenärerna bil till den spårbundna trafiken, men också till annan kollektivtrafik. Därför är fungerande parkeringsplatser för matartrafik och kortare väntetider viktiga mål för att privatbilism inte ska vara ett mer attraktivt alternativ än kollektivtrafik. Bättre parkeringsmöjligheter inom matartrafiken i regiontrafiken kräver storstadspolitiska beslut, det vill säga att inte enskilda kommuner utan ett större storstadsområde styr planläggningen och byggandet. Överlag bör kollektivtrafik vara regional verksamhet över kommungränserna.

Personalbiljetten bör göras mer attraktiv. Det är en av metoderna på kort sikt för att minska utsläppen. Stat och kommuner bör vara föregångare som arbetsgivare i den här frågan. Uppgifter från skatteförvaltningen visar att ungefär 440 arbetsgivare och 7 400 arbetstagare hade personalbiljett 2006. I fjol var siffrorna 870 respektive 31 700 — användningen har alltså ökat snabbt. Ett problem med personalbiljetten är att användarna sedan tidigare anlitar kollektiv trafik, så bidraget inverkar inte nödvändigtvis på hur trafikformerna anlitas. För dem som använder egen bil är det ofta avgörande hur de behöver bilen i samband med arbetsresan och de börjar därför inte åka kollektivt. De stigande bränslepriserna kommer ändå förr eller senare att påverka privatbilismen och en ännu fördelaktigare personalbiljett kan i det läget vara avgörande för om man

börjar åka kollektivt eller inte. Det är viktigt att en eventuell ökning av kollektivtrafiken kan förutses och utvecklingen hanteras kontrollerat. Som det är nu räcker materielen inte till för att sätta in fler tågagnar vid högtrafik i närtrafiken i Helsingforsområdet. Fullgod service kan inte tillhandahållas om det inte finns tillräckligt många sittplatser.

Vidare spelar beskattningen av bilförmånen en roll när miljökonsekvenserna utreds. Regeringen anser att personalbiljetten bör bli mer attraktiv och ett konkurrenskraftigt alternativ till bilförmånen. Men det har inte alls utretts vilken betydelse bilförmånen har. År 2006 hade 78 900 anställda bilförmån, och 59 300 fri bilförmån, visar uppgifter från skatteförvaltningen. Förmånen uppskattas uppgå till cirka 468 miljoner euro.

Med avseende på klimatförändringen är projekten för spårbunden trafik indirekt fördelaktiga eftersom de tillåter en hållbar samhällsstruktur. Som regeringen säger i redogörelsen blir projekten samhällsekonomiskt sett mer lönsamma i relation till vägprojekt, om åtgärderna för att motverka klimatförändringen bidrar till att bromsa upp ökningen av trafiken på vägarna och i stället snabbar upp tillväxten i spårvägstrafiken. Det är viktigt att kalkylmodellen för lönsamheten i trafikinvesteringar snabbt ses över och effekten på klimatförändringen införlivas bland indikatorerna.

Redogörelsen prioriterar banprojekt, men anslagen till basbanhållning förefaller vara ett problem. Ombyggnadsprogrammet för bannätet och den otillräckliga trafikkapaciteten på vissa bansträckor hör till de största problemen med banhållningen, men regeringen föreslår inga extra anslag för reparationsinvesteringar förutom för lågtrafikerade banor. Det årliga behovet av reinvesteringar är 190 miljoner euro, men anslagen har inte kommit upp till det beloppet de senaste åren. Följaktligen har bannätet förfallit. Investeringar är viktiga, men minst lika viktiga är större reinvesteringar i bannätet eftersom de behövs för att uppfylla målen i syfte att motverka klimatförändringen.

Intelligenta trafiksystem i urbana regioner

Redogörelsen pekar på att ett av målen i regeringsprogrammet är att i högre grad utnyttja informationsteknik i trafiktjänster och att bättre trafikhantering är av stor betydelse, särskilt i urbana regioner. Telematiken ger nya möjligheter till smidigare trafik samtidigt som miljöbelastningen minskar när det blir färre stopp i trafiken, understryker utskottet. Automationen och informationen ger större säkerhet i trafiken, vägtrafikanterna får trådlös kontakt- och informationstjänst och bland annat omställbara vägmärken. Trafikplaneringen bör räkna med att trådlös kommunikation ger nya möjligheter att bevaka framkomligheten i trafiken och aktivt undanröja problem. I kollektivtrafiken möjliggör telematiken bland annat resenärsinformation i realtid.

Intelligent trafik är ett sätt att motverka klimatförändringen eftersom efterfrågan kan styras och trafikkapaciteten förbättras med hjälp av GPS-baserade vägavgifter och godstrafiken effektiviseras med hjälp av logistiksystem och telematisk styr- och dokumentationstjänst. Redogörelsen kunde ha innehållit strategier och resurstilldelningar för konkreta försöksprojekt för att utveckla och satsa på intelligent trafik. Kollektivtrafiken kan bli mer attraktiv, om vi går in för IT-teknik för intelligent trafik, menar utskottet. Intelligent trafik tillåter också försök med trafik- och vägavgifter.

Gång- och cykeltrafik

I redogörelsen spelar gång- och cykeltrafiken en relativt liten roll trots att den har stor betydelse för människors mobilitet och potentialen för utsläppsminskning fortfarande är stor. Gång- och cykelbanorna ingår huvudsakligen i kommunernas ansvar, men en större roll för staten vore på sin plats på grund av klimatpolitiken. Det är utmärkt att staten har föreslagit kollektivtrafik, gångtrafik och cykeltrafik som möjliga temaprojekt.

Stöd till fordonsteknisk utveckling

Regeringen framhåller att snabb introduktion av utvecklad fordonsteknik är en av de mest effektiva metoderna att minska utsläppen. Det är vik-

tigt att introduktionen backas upp med reformer av bil- och fordonsskatten, när nya öppningar har gjorts. Skatterna på bilismen måste ytterligare ses över för att de ska locka till att välja energieffektiva bilar med låga utsläpp. Skattedifferentieringen ska gälla dels bilskatten vid inköp, dels den årliga fordonsskatten för användning av bil. Det bör också utredas vilka effekter det har om drivkraftsskatten på dieseldrivna bilar avskaffas. Också skatten på gasdrivna bilar, hybridbilar och elbilar bör utredas. Dessutom behöver vi undersöka om bränsleskatten kunde differentieras efter utsläpp.

Skattemodellen i bilskattereformen som trädde i kraft den 1 januari i år och fordonsskattereformen som träder i kraft den 1 januari 2010 gynnar relativt sett små bilar och lågemissionsbilar. Skärningspunkten för bilskatten går vid 180 gram koldioxid per kilometer. Bilar med mindre utsläpp har lägre och bilar med större utsläpp har högre skatt. Propositionen utgick från en nivå där utsläppen på sikt kommer att minska mycket, förutsatt att en större bilpark, fler bilar eller mer trafik inte kommer att ta ut utsläppsminskningen. I ett tidigare utlåtande (MiUU 14/2007 rd) har utskottet framhållit att effekterna av reformen måste bevakas noga och att åtgärder för att öka den miljöstyrande effekten av bilskatten ska vidtas, om målen att minska utsläppen inte nås. Med tanke på klimatförändringen är det motiverat att räkna med att skärningspunkten för skatten måste sänkas kontrollerat till 130 gram koldioxid per kilometer som är målet i EU:s strategi. De första uppgifterna om skattereformen är positiva. De personbilar som har registrerats de senaste månaderna har haft ett genomsnittligt koldioxidutsläpp på 161 gram per kilometer (bensindrivna 167 gram per kilometer och dieseldrivna 156 gram per kilometer). I fjol var genomsnittet nästan 180 gram per kilometer. Utsläppsnivån i början av i år var alltså 8 procent lägre än 2007. Statistiken över bränsleförsäljningen publiceras dock först senare.

Motorstorleken har minskat på de bilar som registreras första gången och över 50 procent av de bilar som registreras första gången var diesel-

drivna 2007, mot 30 procent tidigare. Partikelfilter kommer att vara obligatoriska i nya bilar från och med 2009, men redan i år har tio märken partikelfilter.

Utskottet understryker att konsumentupplysning spelar en viktig roll för att konsumenterna ska rikta in sig på bilar med mindre utsläpp. Dessutom välkomnar utskottet miljömärkning för att vägleda konsumenterna att välja bilar med mindre utsläpp.

Det måste satsas mer på ekologisk bilkörning. Bilarna måste konstrueras och tillverkas med större hänsyn till återvinningsaspekter. Bilarna måste lätt kunna monteras ner i delar och komponenterna måste märkas enligt standarderna för att kunna identifieras.

Utskottet påpekar att redogörelsen inte alls går in på ekologisk bilkörning. Det sägs till exempel ingenting om möjligheterna att introducera elbilar. Elbilar är ett bra alternativ i stadsmiljö där bilarna inte behöver kunna gå så långa sträckor, men bilbatterierna har hittills varit akilleshälen i produktutvecklingen. Utvecklingsarbetet fortsätter och snabba förbättringar i batteritekniken kan öppna nya chanser för elbilarna.

Större användning av biodrivmedel

Utskottet säger ja till en kraftig ökning av biodrivmedel, förutsatt att övergången till andra generationens biodrivmedel, biogas och nya råvaror skyndas på. Risken är att investeringar fortfarande till största delen riktas in på första generationens biobränslen och det kommer att stoppa upp utvecklingen och introduktionen av andra generationens biobränslen. Genom att satsa på produktion och användning av biodrivmedel kan vi minska utsläppen av växthusgaser, minska kolberoendet, förbättra vår självförsörjning inom energiområdet, ge landsbygden nya inkomstkällor och på sikt ta fram alternativ för fossila bränslen.

Det är ytterst viktigt med långsiktighet i forskningen och produktutvecklingen, men också i produktionen och användningen av biodrivmedel. Utvecklingsarbetet måste också ta hänsyn till vilka effekter de nya biodrivmedlen har

för luftkvaliteten och undersöka de aktuella ämnena i ett livscykelperspektiv och samtidigt beakta miljöaspekterna vid produktion, tillverkning och hantering av biomassa. Ökad produktion och användning av biodrivmedel får inte leda till negativa miljöeffekter, till exempel att tropiska skogar huggs ner för att ge plats åt odlingsmarker. Skövlingen av de tropiska skogarna står i dag för ungefär 20 procent av jordens koldioxidutsläpp.

Utskottet påpekar att vi i Finland nästan inte alls utnyttjar den potential som naturgas och biogas utgör som drivmedel. Gasdrivna bilar använder naturgas eller förädlad biogas. Biogas är ett högkvalitativt drivmedel som till största delen framställs av biologiskt avfall. Den kan förädlas till biometan som är ett förstklassigt transportbränsle. Ökad användning av biogas, särskilt inom kollektivtrafiken, vore en snabb metod för att minska koldioxidutsläppen i kollektivtrafiken och samtidigt få ner bränslekostnaderna. I dag finns det inte tillräckligt med tankstationer annat än i Helsingforsområdet. Fram till 2010 kommer Gasum att bygga upp ett heltäckande nät av tankstationer där det finns jordgasledning. Redan nu har Sverige drygt 80 tankstationer för gas och 12 000 gasdrivna bilar.

Sjötransporter

I redogörelsen uppmärksammar regeringen säkerhetsriskerna inom sjöfarten, särskilt på Östersjön. Oljetransporterna på Östersjön beräknas öka till drygt 250 miljoner ton fram till 2015 och det ökar risken för allvarliga miljöolyckor. Det har gjorts mycket för att förbättra sjösäkerheten, till exempel det obligatoriska och väl fungerande fartygsrapporteringsystemet GOFREP. Det är mycket viktigt att satsa på sjösäkerhetsprogrammet och att ta till vara de möjligheter att arbeta för miljöskyddsmålen som EU:s Östersjöstrategi erbjuder. Dessutom är det angeläget att minska utsläppen av kväveoxider.

Flygtrafik

När det gäller flygtrafiken påpekar utskottet att vi bör vara beredda på att flygtrafiken i Finland kommer att ställas inför många utmaningar. För

att reducera koldioxidutsläppen ska flygtrafiken inbegripas i EU:s handel med utsläpp. Det är viktigt att göra något åt utsläppen från flygtrafiken. Just nu utgör de inte mer än ungefär 3 % av koldioxidutsläppen i EU, men de ökar i snabb takt och klimateffekten av flygtrafiken är två till fyra gånger så stor som av själva koldioxidutsläppen. Det beror på vattenången från flygplanen som bildar cirrusmoln. Målet bör trots allt vara att införa en global mekanism för att bromsa upp utsläppen från flygtrafiken.

I länder med långa avstånd, som i Finland, är flygtrafiktjänster alltid förenade med en del stora frågor. Det är viktigt att hela landet kan nås per flyg och för att minska miljöskadorna måste man satsa på en flygplansflotta med mindre utsläpp, effektiv flygledning, direkta rutter till flygmålen och hög beläggingsgrad.

Att bekämpa trafikrelaterade miljöproblem

Inte bara de stora utmaningarna med klimatförändringen måste diskuteras mer, utan också de negativa effekter som trafiken har för människors hälsa, bl.a. partikelutsläpp, buller, vibration och trafikprojektens konsekvenser för förbrukningen av naturresurser.

I redogörelsen framhålls det att trafiken orsakar allvarliga skador för miljön och människors hälsa. Det är inte bara koldioxidutsläppen som är skadliga, också andra utsläpp, buller och barriäreffekter medför skador. När det gäller miljöskadorna behöver åtminstone problemen med partiklar och kväveoxider tas upp till närmare behandling. Regeringen kunde gärna ha lagt fram förslag till hur buller kan reduceras och elimineras och hur åtgärderna ska finansieras. Livsmiljön blir sämre och mindre trivsam av buller, men buller påverkar också människors hälsa och välbefinnande. Bullerbekämpningen har inte haft särskilt hög status i miljöskyddet och konsekvenserna underskattas bland beslutsfattarna. Många är dessutom helt okunniga på området. I Finland står trafiken för hela 90 procent av allt omgivningsbuller. Därför borde bullerbekämpning ha tagits upp som ett av de viktigaste målen i redogörelsen.

I Finland använder vi årligen 70—80 miljoner ton natursten till vägbyggen. Men vi bör utnyttja återvunnet material betydligt bättre, bl.a. överskottsjord och överskottssten, biprodukter från industrin, förorenad mark och gamla markkonstruktioner för att bättre värna om jungfruliga naturresurser. Programmet för att använda återvinningsmaterial bör fortsätta eftersom större användning kräver teknisk kompetens, men också utveckling av logistik, upphandling, anvisningar och produktifiering. Målet bör vara att vi i större utsträckning använder återvinningsmaterial vid byggande av infrastruktur och tar hänsyn till hur projekten påverkar miljön under hela sin livscykel, det vill säga att vi följer principen om hållbar utveckling.

Det måste avsättas tillräckligt med medel för basväghållningen. Om vi förbinder oss att satsa på basväghållningen för att bevara trafiklederna i ett långtidsperspektiv och att satsa lite extra på

vägnätet av lägre grad, eftersom det är viktigt för virkestransporterna, gynnar vi samtidigt de nödvändiga transporterna av förnybar energi, till exempel flis.

Kommunikation och attitydpåverkan

Regeringen föreslår attitydpåverkan som ett verktyg för att minska utsläppen. Tanken är att människor ska välja att gynna mer miljövänliga färdssätt. Det är viktigt att försöka påverka attityderna, anser utskottet, och menar att det behövs dels enskilda kampanjer, dels långsiktigt upplysningsarbete.

Utlåtande

Miljöutskottet anför

att kommunikationsutskottet bör beakta det som sägs ovan.

Helsingfors den 13 maj 2008

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Rakel Hiltunen /sd
vordf. Pentti Tiusanen /vänst
medl. Christina Gestrin /sv
Tanja Karpela /cent
Timo Kaunisto /cent
Timo Korhonen /cent
Merja Kuusisto /sd
Tapani Mäkinen /saml
Petteri Orpo /saml

Sanna Perkiö /saml
Janne Seurujärvi /cent
Tarja Tallqvist /kd
Kimmo Tiilikainen /cent
Oras Tynkkynen /gröna
Pauliina Viitamies /sd
Henna Virkkunen /saml
ers. Anne-Mari Virolainen /saml (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Marja Ekroos.

AVVIKANDE MENING

Det krävs aktiva och verkningfulla åtgärder för att vi ska kunna påverka klimatförändringen. Statsrådets trafikpolitiska redogörelse anger visserligen åtgärder för att bekämpa klimatförändringen som ett av sitt främsta mål, men den nämner inte särskilt många åtgärder som har effekt på koldioxidutsläppen.

Ungefär en fjärdedel av koldioxidutsläppen i vårt land kommer från trafiken och andelen ökar hela tiden. Fram till 2020 måste vi reducera utsläppen från trafiken med minst 16 procent jämfört med nivån 2005. Men det kan hända att de måste reduceras betydligt mer fram till 2020. Kring 2050 ska koldioxidutsläppen vara nere i 70—80 procent av nivån 1990.

Det civila samhället har sökt effektiva metoder för att minska växthusutsläppen på ett sätt som uppfyller åtagandena. En möjlighet är att stifta en klimatlag som många frivilligorganisa-

tioner föreslår, bland dem Jordens vänner och Finlands naturskyddsförbund.

Idén om en klimatlag för att nå klimatmålet har också lagts fram för utskottet. En lag skulle garantera att regeringarna inte vältrar över ansvaret för utsläppsminskningarna alltför mycket på framtiden. Till exempel Storbritannien tänker införa bindande mål.

Man skulle önska att kommunikationsutskottet tar vara på de möjligheter att nå utsläppsmålen som en klimatlag ger och i betänkandet föreslår att innehållet i en framtida klimatlag också ska analyseras med hänsyn till utsläppen från trafiken. Detta trots att frågan kommer att tas upp i klimat- och energistrategin, som naturskyddsorganisationerna har velat. Det återstår bara elva hela år tills 2020 är här.

I utlåtandet (MiUU 3/2008 rd) nämner miljöutskottet inte projektet för en klimatlag trots att utskottet har informerats.

Helsingfors den 13 maj 2008

Pentti Tiusanen /vänst