

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 19/2013 rd

Nationell energi- och klimatstrategi: Statsrådets redogörelse till riksdagen den 20 mars 2013

Till ekonomiutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 3 april 2013 statsrådets redogörelse Nationell energi- och klimatstrategi: Statsrådets redogörelse till riksdagen den 20 mars 2013 (SRR 2/2013 rd) till ekonomiutskottet för beredning och bestämde samtidigt att kommunikationsutskottet ska lämna utlåtande i ärendet till ekonomiutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- specialsakkunnig Sami Rinne, arbets- och näringsministeriet
- finansråd Outi Honkatukia, finansministeriet
- konsultativ tjänsteman Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet
- överingenjör Kaisa Mäkelä, miljöministeriet
- direktör Mikko Alestalo, Meteorologiska institutet
- överdirektör Anne Herneoja, Trafikverket
- ledande expert Anita Mäkinen, Trafiksäkerhetsverket Trafi
- direktör Mikael Hildén, Finlands miljöcentral

- kommunikationsdirektör Nora Elers, FiCom ry
- verkställande direktör Helena Vänskä, Oljebranschens Centraförbund rf
- branschchef Tage Fredriksson och branschchef Jouko Rämö, Bioenergia ry
- transportexpert Jari Harju, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- expert Harri Paloheimo, Association for the Study of Peak Oil and Gas ASPO.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- Statens tekniska forskningscentral
- Kommunikationsverket
- VR-Group Ab
- Finnair Abp
- Motiva Oy
- Autoalan Keskusliitto ry
- Finlands näringsliv rf
- Finsk Energiindustri rf
- Linja-autoliitto ry
- Finlands Kommunförbund
- Rederierna i Finland rf.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Allmänt

Statsrådets redogörelse skapar enligt kommuni-

kationsutskottets bedömning en god grund för den nationella klimat- och energipolitiken på lång sikt, som ska beakta EU:s mål att minska utsläppen med minst 80 % fram till 2050. Utskot-

tet noterar med tillfredsställelse att trafiksektorn sannolikt uppnår de uppställda målen för utsläppsminskningar fram till 2020 med hjälp av redan beslutade nationella åtgärder.

Energi- och klimatfrågorna är definitivt multilaterala frågor. Problemen i anslutning till dessa kan avgöras på ett effektivt sätt endast på multilateral grund. Finlands andel av de totala utsläppen är liten, och vårt land bör därför även i fortsättningen vara aktivt och ta initiativ inom EU och i ett vidare sammanhang för att åstadkomma mera heltäckande och effektivare klimatavtal där den samhällsekonomiska belastningen fördelas jämnt mellan deltagarna. För att tackla klimatproblemet behöver vi lösningar som klart förbättrar tillståndet i atmosfären. De bör vara kostnadseffektiva, samhällsekonomiskt rationella, meningsfulla i ett samlat miljöperspektiv och dessutom ekologiskt och socialt hållbara.

Utsläppen av växthusgaser från inrikestrafiken

Finland är ett glesbefolkat land med långa avstånd. Vi har en annan trafiksituation än Central-europa där flera, alternativa trafikformer står till buds. I synnerhet i vissa områden på landsbygden finns det inte något alternativ till privatbilismen. När den offentliga servicen och detaljhandeln koncentreras allt mer måste man resa allt längre för att få service. Dessutom kräver utnyttjandet av våra naturresurser, såsom trä och malmfyndigheter, långa transporter. Export- och importtransporterna är i praktiken fullständigt beroende av sjötrafiken. Dessa är permanenta villkor som alltid måste beaktas vid internationella förhandlingar om utsläppsminskningar från trafiken och de extra kostnader åtgärderna innebär för Finland.

Inrikestrafiken står för cirka 40 % av de utsläpp som inte omfattas av utsläppshandeln och för cirka 20 % av samtliga utsläpp. Vägtrafiken står för 90 % av de växthusgasutsläpp som inrikestrafiken ger upphov till. Järnvägstrafikens andel är 1 %, flygtransporternas 2 % och sjöfartens 4 %. Detta måste beaktas vid planeringen av de åtgärder som syftar till omfattande minsk-

ningar av utsläppen, trots att fordonens genomsnittliga konsumtion och mängden utsläpp de ger upphov till har minskat betydligt i takt med den tekniska utvecklingen.

Utskottet tillstår att det inte finns någon enskild eller enkel lösning när det gäller att minska utsläppen. När man söker praktiska lösningar måste man satsa på högkvalitativa konsekvensbedömningar och på vidareutveckling av dessa. Viktiga åtgärder för att minska utsläppen från trafiken är enligt utskottets bedömning mer energieffektiva fordon, en övergång till kolsnåla energiformer (biodrivmedel, el) och en effektivisering av transportsystemet som helhet. Dessutom bör man påverka individerna i deras val av färdssätt och transportformer och även planeringen av markanvändning och placeringen av funktioner. Den övergripande samhällsplaneringen är av stor betydelse för antalet trafikprestationer på lång sikt.

Transportsystemet i vårt land bör i framtiden vara mer utsläppssnålt och energieffektivt, vilket förutsätter smidiga transporter på ett säkert trafiknät i gott skick.

Logistikens betydelse för näringslivet

Logistikkostnadernas betydelse som konkurrensfaktor ökar globalt sett. Det är av vital betydelse för Finland att näringslivets logistikkostnader kan hållas på en sådan nivå att de är konkurrenskraftiga i förhållande till våra viktigaste konkurrentländer. Utskottet understryker att fungerande transportleder och flexibla transportkedjor inom såväl persontrafiken som godstrafiken möjliggör en energieffektiv och utsläppssnål vägtrafik.

Av godstransporterna genomförs 68 % och av persontransporterna 90 % i form av vägtransporter. Det måste anses som självklart att en övervägande del av den interna persontrafiken och de interna godstransporterna även i fortsättningen sker på detta sätt. Det spelar en viss roll när man överväger ekonomiska styrmekanismer för mobilitet och trafik med betydelse för klimatskyddet. Enligt utskottet måste utgångspunkten vara att samtliga transportformer behandlas jämnt när man försöker uppnå utsläppsmålen.

Att utnyttja informationsteknik i trafiken och ta fram smarta trafiktjänster ger dessutom helt nya möjligheter till logistisk effektivitet och utsläppsminskningar, bl.a. i form av en bättre aktuell lägesbild av trafiken, och till mera välfungerande produktions- och distributionskedjor.

Utskottet gav i december 2011 ett mycket kritiskt utlåtande om kommissionens förslag till svaveldirektiv (KoUU 12/2011 rd — U 35/2011 rd). Utskottet underströk behovet av att snabbt utreda möjligheterna att utnyttja såväl nationella stöd som EU-stöd för att utveckla och införa ny teknik och dämpa kostnadsökningarna inom sjöfarten.

Samhällsstruktur och trafiktjänster

Redogörelsens riktlinjer för integration av samhällsstrukturen i stadsregioner och tätorter, samordning av trafiksystemen med markanvändning och planläggning samt vidareutveckling av förfarandet med MBT-intentionsavtal så att de blir mer bindande för alla parter välkomnas av utskottet. Prioritering av ett långsiktigt och övergripande samarbete inom trafik- och markanvändningsplanering intar en central roll när det gäller trafikens påverkan på miljön.

Utskottet vill påminna om att samhällsstrukturen i praktiken styr och delvis också tvingar människor till vissa val när det gäller färdssätt och transporter. Navet för samhällsplaneringen ska vara en fungerande kollektivtrafik som är ordnad så att invånarna i området faktiskt kan välja mellan privatbilism och kollektivtrafik. Det är i fortsättningen viktigt att också gå in för att kombinera kollektivtrafik, privatbilism och gång- och cykeltrafik på ett flexibelt sätt och därmed göra infartsparkering vid stationerna för spårtrafik till ett lockande alternativ till bilism i stadscentrumen. Kommunerna intar en nyckelställning i utvecklingen av kollektivtrafiken och för kollektivtrafikstrategin.

Vid utfrågningen av sakkunniga har det framgått att det inte är möjligt att göra kollektivtrafiken tillräckligt lockande med nuvarande anslagsnivå. Exempelvis beviljas busstrafiken årligen statlig finansiering till ett belopp av cirka 40 miljoner euro för att sänka biljettpiserna för de

resenärer som åker regelbundet och för att köpa upp turer och anslutningar som kompletterar servicen. Enligt utskottet är det nödvändigt att stödet till kollektivtrafiken utökas i framtiden och att möjligheterna att bidra till kostnaderna för kollektivtrafiken också beaktas, exempelvis med hjälp av ett system för återbäring av bränsleskatten.

Också gång- och cykeltrafiken bör främjas. Detta förutsätter ett tryggt nät av gång- och cykelbanor som är planerat och strukturerat så att det motsvarar de potentiella användarnas behov när det gäller t.ex. arbetsresor.

Samhällets servicenät är av stor betydelse för trafikbehoven. Högkvalitativ och mångsidig närservice föranleder inte något extra mobilitetsbehov. Som motvikt till splittrade samhällsstrukturer och koncentrationer av fysiska tjänster bör man även satsa på att ge medborgarna tillgång till offentliga tjänster på elektronisk väg, vilket i framtiden kan leda till ett minskat mobilitetsbehov. Utskottet vill också påminna om att regelbundet distansarbete minskar olägenheterna med och kostnaderna för förflyttningar, i synnerhet under rusningstid.

Ett smidigt transportnät

Det är mycket viktigt för en smidig och säker trafik och för minskade utsläpp av växthusgaser från trafiken att trafikinfrastrukturen underhålls och utvecklas fortlöpande. Trafikstockningar och onödiga stopp i trafiken som orsakas av arbetsresor eller dålig framkomlighet på vägen leder till bilar på tomgång och därmed till extra avgasutsläpp, buller och andra olägenheter. Vagnätets trafikkapacitet måste motsvara de dagliga trafikmängderna både på huvudlederna och i tätorterna, där buller och utsläpp är mest kännbara. Smidiga lösningar för anslutningar till huvudvägarna minskar trafikstockningarna och förbättrar också trafiksäkerheten.

Det största hindret för förbättrad serviceförmåga inom järnvägstrafiken är enligt utskottets bedömning fortfarande bannätets alltför begränsade kapacitet i förhållande till behovet och otillräckliga anslag för upprustning och förbättring. Merparten av bannätet är fortfarande enkel-

spårigt och till en del fortfarande inte elektrifierat. Detta gör det svårare att dra nytta av järnvägstrafikens gynnsammare klimateffekter. Utskottet anser det vara nödvändigt att det nuvarande bannätet byggs ut och att dess kapacitet ökas för att säkerställa en störningsfri och effektiv trafik.

Flygtrafiken är en betydande del av vårt nationella transportsystem. Dess miljöpåverkan kan minskas genom investeringar i utsläppssnålare materiel, effektiv flygledning och så direkta flygrutter som möjligt. Utveckling och produktion av högkvalitativ biofotogen som uppfyller miljönormerna bör främjas, både med hänsyn till miljön och av ekonomiska orsaker.

Framtidens drivmedel

Kommunikationsutskottet stöder målen och metoderna enligt redogörelsen och det bifogade programmet för att minska användningen av mineralolja. De syftar till att minska oljeberoendet och öka den inhemska produktionen och användningen av biobaserade oljeprodukter. För Finlands vidkommande kommer prissättningen inom sjöfarten av bränslen med tillräckligt låg svavelhalt för att uppfylla kraven i svaveldirektivet att vara särskilt viktig. Även i detta sammanhang vill utskottet understryka vikten av tillräckliga kompensationer för att dämpa trycket på ökande transportkostnader inom sjöfarten, vilket är absolut nödvändigt med tanke på landets exportberoende.

Enligt redogörelsen är de viktigaste metoderna för att minska användningen av mineralolja den lagbaserade skyldigheten att blanda biodrivmedel i bränslet och effektivisering av energianvändningen i fordonstrafiken, allmän förbättring av energieffektiviteten och främjande av trafik som utnyttjar el eller andra framdrivningssystem. Utskottet instämmer i detta och framhåller i synnerhet skattelösningarnas betydelse vid valet av drivmedel. Utskottet hänvisar i detta hänseende även till sitt utlåtande om den pågående omarbetningen av EU:s energiskattedirektiv (KoUU 10/2011 rd — U 33/2011 rd). Utskottet har vid ett flertal tillfällen framfört att ett skattekonto eller något annat liknande återbä-

ringssystem för dieselskatt kunde vara ett bra verktyg för att minska logistikkostnaderna och förbättra lönsamheten. Möjligheten att införa ett sådant system bör bedömas så snart som möjligt.

Utskottet har också bekantat sig med slutrapporten om framtidens drivkrafter i trafiken, *Tulevaisuuden käyttövoimat liikenteessä* (KM:s publikation 15/2013) som nyligen färdigställts av en arbetsgrupp tillsatt av kommunikationsministeriet. Utskottet välkomnar de långsiktiga målen i rapporten.

Det står klart att nya utsläppssnåla och energieffektiva drivmedel och ny fordonsteknik anpassad för dem är av stor betydelse för en fortsatt minskning av utsläppen inom transportsektorn. En central faktor för att öka användningen av alternativa bränslen är hur väl distributionsnätet fungerar och hur tätt det är. När det gäller utvecklingen av distributionsnätet hänvisar utskottet till sitt färskare utlåtande om ett meddelande från kommissionen och ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om alternativa bränslen för transport (KoUU 13/2013 rd—U 9/2013 rd). Utskottet underströk i utlåtandet vikten av att medlemsstaterna även i fortsättningen kan utgå från egna premisser när de genomför sina riktlinjer för nya bränslen och deras distributionsnät.

Särskilt den framtida tillgången till flytande naturgas (LNG) och betydelsen av ett tillhörande distributionsnät är enligt utskottet viktiga frågor. Med tanke på en ökad användning av elbilar underströk utskottet även hur viktigt det är med ett distributionsnät för att ladda elbilar och även vikten av en omvandling av de nuvarande eluttagen för motor- och kupévärmare till laddningspunkter för elbilar och ett mål för det nationella distributionsnätet som ställs så högt att det bidrar till att främja en ökad användning av elbilar.

Finland har tillräcklig tillgång till råvaror för framtagning och bearbetning av biodrivmedel och teknisk kompetens på hög nivå. Användningen av flytande biodrivmedel kräver inte några ändringar i den nuvarande infrastrukturen eller några betydande tilläggsinvesteringar i distributionen i övrigt. Redogörelsens förslag om ökad produktion och användning av inhemska

biodrivmedel, biofotogen i flygtrafiken och inhemsk biogas understöds helhjärtat av utskottet. Vid utvecklingen av inhemska biodrivmedel är det inte enbart fråga om att skydda klimatet, utan också om att i stor utsträckning trygga och öka näringsverksamheten och arbetstillfällena.

Ställningstagande

Kommunikationsutskottet föreslår

att ekonomiutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors den 14 juni 2013

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Kalle Jokinen /saml
vordf. Osmo Kokko /saf
medl. Mikko Alatalo /cent
Thomas Blomqvist /sv
Markku Eestilä /saml
Ari Jalonen /saf
Jukka Kopra /saml
Merja Kuusisto /sd

Johanna Ojala-Niemelä /sd
Raimo Piirainen /sd
Janne Sankelo /saml (delvis)
Ari Torniainen /cent
Reijo Tossavainen /saf
Oras Tynkkynen /gröna
Mirja Vehkaperä /cent
ers. Maria Guzenina-Richardson /sd.

Sekreterare var

utskottsråd Kaj Laine.