

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 7/2006 rd

Statsrådets redogörelse om riktlinjer för energi- och klimatpolitiken under den närmaste framtiden — en nationell strategi för verkställandet av Kyotoprotokollet

Till ekonomiutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 7 december 2005 statsrådets redogörelse om riktlinjer för energi- och klimatpolitiken under den närmaste framtiden — en nationell strategi för verkställandet av Kyotoprotokollet (SRR 5/2005 rd) till ekonomiutskottet för beredning och bestämde samtidigt att kommunikationsutskottet ska lämna utlåtande i ärendet till ekonomiutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- enhetschef Jukka Siukosaari, utrikesministeriet
- finansråd Heikki Sourama och konsultativ tjänsteman Leo Parkkonen, finansministeriet
- miljödirektör Veikko Marttila, miljööverinspektör Heikki Granholm, överinspektör Veli-Pekka Reskola och överinspektör Birgitta Vainio-Mattila, jord- och skogsbruksministeriet
- trafikråd Raisa Valli, kommunikationsministeriet
- överingenjör Pentti Puhakka, konsultativ tjänsteman Erkki Eskola och överinspektör Jukka Saarinen, handels- och industriministeriet
- överingenjör Magnus Cederlöf och överinspektör Jorma Keva, miljöministeriet

- biträdande generaldirektör Mikko Alestalo, Meteorologiska institutet
- trafikingenjör Silja Siltala, Finlands Kommunförbund
- teknologiexpert Marjatta Aarniala, Teknologiska utvecklingscentralen Tekes
- landskapsplanerare Antti Saartenoja, Södra Österbottens förbund
- byråchef Jorma Telkkä, Södra Savolax landskapsförbund
- regionplanechef Hannu Raittinen, Tavastlands förbund
- ordförande för landskapsstyrelsen Kauko Ojala, Mellersta Österbottens förbund
- utvecklingschef Martti Ahokas, Mellersta Finlands förbund
- landskapssekreterare Ulla Karvo, Lapplands förbund
- landskapsdirektör Olav Jern, Österbottens förbund
- landskapsplanerare Pasi Pitkänen, Sydskånelands landskapsförbund
- utvecklingsdirektör Ilkka Yliniemi, Norra Österbottens förbund
- landskapsdirektör Jussi Huttunen, Norra Savolax förbund
- regionutvecklingschef Juha Hertsi, Päijät-Häme förbund
- byaombud (Satakunnan Kyläverkko-projektet) Sari Uoti, Satakuntaförbundet

- t.f. direktör Riitta Murto-Laitinen, Nylands förbund
 - miljö- och säkerhetschef Pertti Pitkänen, Finnair Abp
 - direktör Esa Hyvärinen, Fortum Abp
 - direktör Tuomo Saarni, Gasum Oy
 - kraftverkschef Matti Kivelä, Lahti Energia Oy
 - verkställande direktör Juha Solio, Limetti Oy
 - verkställande direktör Jouko Kinnunen, Motiva Oy
 - kommunikationsråd Juha Poikola och ledande expert Jouko Rämö, Pohjolan Voima Oy
 - projektchef Juha Mieskonen, Prizztech Oy
 - miljöchef Otto Lehtipuu, VR-Yhtymä
 - verkställande direktör Pentti Rantala, Autoalan Keskusliitto
 - verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet
 - ledande expert Raimo Mansukoski, Finlands näringsliv
 - verkställande direktör Saara Remes, Bussförbundet
 - direktör Pasi Moisio, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
 - klimat- och energiexpert Annukka Berg, Finlands naturskyddsförbund rf
 - verkställande direktör Jarmo Nupponen, Olje- och Gasbranschens Centralförbund rf
 - verkställande direktör Pekka Puputti, Bilimportörerna r.f.
 - direktör Sirpa Smolsky, Teknologiindustrin rf
 - informationstjänstchef Irma Karjalainen och klimatexpert Marja Jallinoja, Huvudstadsregionens samarbetsdelegation SAD.
- Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av
- Östra Nylands förbund
 - Kymmenedalens förbund
 - Birkalands förbund
 - Egentliga Finlands förbund
 - Vapo Oy
 - Suomen Liikenneliitto SuLi
 - Jordens vänner i Finland rf.

STATSRÅDETS REDOGÖRELSE

Statsrådet lämnade redogörelsen "Riktlinjer för energi- och klimatpolitiken under den närmaste framtiden — en nationell strategi för verkställandet av Kyotoprotokollet" till riksdagen den 24 november 2005. När det gäller trafik och transporter behandlar redogörelsen en samord-

ning av utvecklingen av samhällena, näringspolitiken och transportpolitiken samt effektivare trafiksystem, kollektivtrafik, satsningar på fordonsskatten, energieffektivitet i godstrafiken, biodrivmedel, bruksavgiften för fordon och motorteknik för arbetsmaskiner.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Utskottet har behandlat redogörelsen främst med avseende på sitt sakområde, trafik och IT. Trafiken behandlas kortfattat under rubriken "De mål som gäller trafiken". Avsnittet är lite mer än en sida långt och behandlar effektivare trafiksystem och energieffektivitet i godstrafiken, attraktivare kollektivtrafik, satsningar på fordonsskatt, biodrivmedel, bruksavgiften för fordon och motorteknik för arbetsmaskiner. Samma te-

man behandlas också på andra ställen i redogörelsen. Datakommunikationen nämns bara i bilaga 3.

Trafikinфраstruktur

Samhällsplanering

Utskottet påpekar att det med avseende på utsläppen av växthusgaser från trafiken är viktigt

att effektivisera planeringen av trafiksystemen i kombination med planeringen av markanvändningen och samhällsstrukturen. När trafiklederna är välskötta minskar bränsleförbrukningen framför allt inom den tunga trafiken och därmed också utsläppen av växthusgaser. På så sätt integreras möjligheterna att spara energi och minska utsläppen också i samhällenas och byggnadsbeståndets energikonsumtion och i trafiken. En decentraliserad samhällsstruktur ökar utsläppen av växthusgaser i och med att behovet att röra sig baseras på privat bilism. Samhällsstrukturen i vårt land är relativt decentraliserad och kollektivtrafiken fungerar bara i de större städerna. Samhällsplaneringen bör följaktligen satsa mer på en fungerande och lönsam kollektivtrafik i hela landet.

Bland de viktigaste elementen i en integrerad samhällsstruktur märks satsningar på befintliga strukturer, nybyggnation i tätorter inom ramen för influensområdet för effektiva trafikförbindelser, effektiv markanvändning som gynnar kollektivtrafik och centralisering i de kommunaltekniska lösningarna och placering av service och andra funktioner så att merparten av befolkningen når dem med hjälp av gång-, cykel- och mopedtrafik (gcm-trafik) och kollektivtrafik samt bättre utvecklings- och verksamhetsmöjligheter för kollektivtrafiken över lag.

Utskottet påpekar att det inte går att integrera en trafikstrategibaserad samhällsstruktur, en resursbesparande infrastruktur och trafikverkligheten utan adekvata anslag för att bygga upp en smidig och säker trafikinfrastruktur.

Kollektivtrafik

I hanteringen av energiförbrukningen och utsläppen i trafiken spelar satsningar på kollektivtrafiken en nyckelroll. Vid utfrågningen av de sakkunniga kom det fram att staten bör tillförsäkra medborgarna en basal kollektivtrafik, men därutöver också hålla i trådarna för energi- och klimatstrategierna på riksplanet och ta sitt ansvar för att öka kollektivtrafiken. Om vi vill ha kvar eller till och med öka utnyttjandegraden inom kollektivtrafiken krävs det målmedvetna insatser för att förbättra och öka användningen

av kollektivtrafiken i urbana regioner. På senare år har kollektivtrafiken anlitats mindre och mindre i urbana områden, och det behövs därför nya insatser. Utskottet påpekar att det behövs mångsektoriella åtgärder, men också statliga anslag till trafiken för att kollektivtrafiken ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ.

Logistik

Inom godstrafiken är förbättringar av logistiken det effektivaste sättet att påverka utsläppen. Bruksavgifterna för fordon kan ge en styrande effekt, men erfarenheterna från flera länder visar att de tenderar att öka kostnaderna för trafiken. Utskottet har uppmärksamgjorts på att det är viktigt för näringslivet att de redan nu så höga logistikkostnaderna inte blir ännu högre på grund av nya avgifter och skatter.

Tekniska lösningar

Bilteknik

Bilindustrin i Europa har åtagit sig att frivilligt minska koldioxidutsläppen och enligt EU-rättsakterna ska alla nya lastbilar och bussar senast den 1 oktober 2006 vara utrustade med renare motorer av kategori EURO 4 och från och med den 1 oktober 2009 med motorer av kategori EURO 5. Tack vare de nya motortyperna kan de skadliga partiklarna reduceras med 98 % jämfört med nivån EURO 0 och med 80 % jämfört med motorer i kategori EURO 3. Med de nya motorerna kommer fordonspriserna emellertid att öka med i snitt mellan 6 000 och 8 000 euro. De sakkunniga påpekade att en snabb övergång till nya och miljöbra fordon i vägtrafiken kräver att Finland stöder inköp av fordon med EURO 4 och 5-motorer med lagom stora skattelättnader. Det har bland andra Storbritannien, Holland och Spanien gjort.

Koldioxidutsläppen från dieselmotorer är ungefär 20 % mindre än från bensinmotorer, påpekar utskottet. I slutet av 2005 var 87,5 % av personbilarna i Finland bensindrivna. Enligt information till utskottet står dieslbilar för bara 15 % av försäljningen av nya bilar i Finland, medan de i EU-länderna i snitt står för drygt 50 %. Orsa-

ken till detta är att dieslbilar beskattas annorlunda än bensindrivna bilar i Finland.

Forskning och teknikutveckling spelar en stor roll för framtagningen av renare alternativ. Detta gäller dels den allmänna utvecklingen av bilar, dels bränsleutvecklingen. Bränsleanvändningen beror ofta på den tekniska utrustningen.

Utskottet menar att eventuella statliga stödåtgärder inte bör gälla någon viss teknisk lösning. I stödbesluten bör ingå att inga särskilda tekniska lösningar gynnas utan att det i stället läggs upp tydliga mål för koldioxidutsläppen för att styra konsumtionsmönstren. Enligt utskottet är det ett bra alternativ, åtminstone till en början, att biodrivmedel blandas med befintliga drivmedel i relationer som biltillverkarna har ansett lämpa sig för motorerna i vanliga bilar och som dessutom garanterar användning vid kallkörning och medger kontroll över kallutsläpp.

Tågtrafik, sjöfart och andra alternativ

Järnvägstrafik är ett energieffektivt alternativ. Eltågens energiförbrukning per person och kilometer och samtidigt också koldioxidutsläppen är mindre än en femtedel av utsläppen från personbilar. I jämförelse med inrikes flygtrafik är skillnaden nästan det tiodubbla till den elektrifierade tågtrafikens fördel. Den dieseldrivna tågtrafiken uppvisar sämre siffror än moderna bussar, men vinner i energieffektivitet över övriga färdmedel. I godstrafiken uppvisar relationerna mellan energiförbrukning och koldioxidutsläpp likartade resultat mellan olika färdmedel. Det förekommer en viss variation mellan olika transportslag, men eltåg förbrukar ungefär en femtedel och dieseltåg en tredjedel jämfört med energiförbrukningen i lastbilstrafiken.

Koldioxidutsläppen i den eldrivna tågtrafiken är ungefär en fjärdedel jämfört med den dieseldrivna trafiken. En viktig åtgärd för att minska utsläppen i trafiken är därför att satsa på fler prestationer inom den eldrivna tågtrafiken för att dess andel ska öka. År 2005 stod den eldrivna tågtrafiken för 80 % av alla tågakilometrar. I persontrafiken är andelen 90 % och i godstrafiken 63 %. Andelarna kan inte öka särskilt mycket utan att fler bansträckor elektrifieras. I dagslä-

get är 2 619 kilometer, 45,6 %, av bannätet elektrifierat, påpekar utskottet och anser att satsningar på bannätet över lag bör prioriteras, särskilt elektrifiering.

I redogörelsen nämns sjöfarten som ett annat energieffektivt transportmedel och enligt regeringen kommer konkurrensförbättrande investeringar att prioriteras. Utskottet påpekar sjöfartens stora betydelse för vårt land. Ungefär 80 % av transportererna inom utrikeshandeln går sjövägen. Vidare påpekar utskottet att sjöfarten är en energieffektiv transportform om man räknar per ton transporterat gods. I det hänseendet är utsläppen från sjöfarten relativt sett låga. Ändå är det viktigt att det vidtas åtgärder för att få bukt med koldioxid- och kväveoxidutsläppen i framtiden.

EU har åtagit sig att följa Kyotoprotokollet och har ambitionen att uppnå målen. Trots att flyg- och sjötrafiken undantas protokollet har EU också planer inom dessa sektorer. Vad beträffar flygtrafiken anser utskottet det viktigt, på grund av flygtrafikens globala karaktär och med avseende på likvärdiga förutsättningar, att samtliga mål och insatser täcker in hela världen. De kan avtalas till exempel inom ramen för Internationella civila luftfartsorganisationen ICAO för det är nödvändigt att USA, Kina och Indien integreras i programmet. Utsläppen kan reduceras i positiv mening och med bestående effekt om ny teknik tas fram och satsningar görs på forskning. Det behövs också bättre infrastruktur och bränslesnåla flygmetoder.

Vidare har det påpekats för utskottet att utsläppsavgifter och handel med utsläpp är de möjliga alternativen, om det anses politiskt nödvändigt att införa ekonomiska styrmedel. Vidare har det påpekats att ekonomiska styrmedel uteslutande har ett miljömål. Dessutom har de höga bränslepriserna redan länge styrt flygbolagen att spara bränsle. Därför är prishöjande instrument mest att betrakta som straffavgifter, ansåg de sakkunniga. Utskottet menar att handel med utsläpp kan ha positiva miljöeffekter trots att flygtrafiken kan komma att öka. Handel med utsläpp är förknippad med en del osäkerhetsfaktorer beträffande tillgången till och priset på utsläpps-
rät-

ter. Vidare framhåller utskottet att det fortfarande finns många olösta detaljer i utsläppshandeln och att de måste utredas innan handeln kommer i gång.

Alternativa bränslen

Biodrivmedel

De nuvarande biodrivmedelalternativen är inte ekonomiskt lönsamma utan stödåtgärder från myndigheterna, framför allt skattestöd. EU:s direktiv om biodrivmedel utgår från ett frivilligt mål som innebär att biodrivmedel 2010 ska utgöra 5,75 % (som energi) av biodrivmedel för vägtrafik. I EU motsvarar det cirka 17,18 Mtoe/a¹. I dagsläget producerar Europa cirka 1,5 Mtoe/a etanol och biodiesel.

Användningen av biodrivmedel måste öka, inte minst för att reducera oljeberoendet. Enligt uppgifter till utskottet är biodrivmedel emellertid inte den mest kostnadseffektiva metoden att motverka klimatförändringen.

Trots det stora politiska trycket på att öka användningen av biodrivmedel måste besluten vara både övervägda och hanterbara, påpekar utskottet. Finland bör i lugn och ro utreda de bästa tekniska möjligheterna som staten kan främja. Om besluten baseras på inhemska råvaror måste man också se till att bränsleförsörjningen till de kraftverk som drivs med fasta bränslen inte sätts på spel på grund av massiva subventioner. Dessutom underlättar det kallkörning och hanteringen av kallutsläpp, om biodrivmedel blandas ut med befintliga bränslen i de relationer som biltillverkarna har funnit lämpliga för vanliga bilmotorer. Också i ekonomiskt hänseende är det viktigt att vi inte bygger ett dyrt distributionsnät för nya alternativa bränslen innan det faktiska behovet står klart. Besluten bör dessutom fattas med medvetenhet om en eventuell oljekris och med målet att förbättra självförsörjningsgraden med hjälp av biodrivmedel.

Utskottet påpekar att inhemska biodrivmedel har en positiv effekt på jordbruket, bland annat

när det gäller proteiner för boskapsskötsel. I detta sammanhang yttrar sig utskottet inte om produktionen av råvaror för biodrivmedel eftersom det ingår i jord- och skogsbruksutskottets ansvarsområde.

Sverige. Utskottet påpekar att Sverige aktivt främjar användningen av biodrivmedel och framför allt satsar på etanol och biogas. Målet för biodrivmedel var 3 % 2005. Den totala förbrukningen av drivmedel i trafiken uppgår till cirka 8 Mtoe, och andelen 3 % för biodrivmedel motsvarar cirka 240 000 toe. Förnybara bränslen är helt och hållet befriade från skatt 2003—2008.

De svenska vägvalen är delvis teknikrelaterade (FFV-bilar², etanolbussar, gasdrivna fordon). Sverige starka bilindustri har medverkat till utvecklingen och den kan dra nytta av en gynnsam attityd till den typen av specialbilar.

Användningen av metan i trafiken har ökat stadigt och ökningen kommer i första hand från biogas som i dagsläget står för ungefär 50 % av gasanvändningen i trafiken. För distributionen av biogas har Sverige dels fristående system, dels system kopplade till naturgasnätet i södra Sverige. Det finns ungefär 65 tankställen för gas.

Sverige tillämpar flera olika definitioner på så kallade miljövänliga fordon. I skattelagstiftningen definieras ett miljövänligt fordon som en personbil som helt eller delvis använder etanol, gas eller el. Därmed avses FFV-etanolbilar, metandrivna bilar och hybridbilar. När bilarna är tjänstebilar beskattas de lindrigare. Också andra typer av incitament tillämpas allmänt. I till exempel Stockholm är miljövänliga bilar befriade från de nya vägtullarna. En viss del av statens och kommunernas upphandling gäller miljövänliga bilar. Av till exempel de bilar som svenska staten köper eller leasar är 35 % miljövänliga fordon.

¹ miljoner ton oljeekvivalenter per år

² FFV-fordon kan använda bensin som bränsle eller vilken som helst blandning av bensin och bränsle upp till 85 % etanol (Fuel Flexible Vehicle).

Biodiesel. Så kallad biodiesel, metylrester från fettsyror, regleras av en europeisk norm både när det gäller 100-procentig biodiesel och användning av biodiesel som komponent i drivmedel. Biodiesel används som dieselkomponent i ett flertal länder i Europa. Då är halterna vanligen 5,30 %. I Frankrike behöver till exempel inte en dieselandel under 5 % uppges på bensinmacken. Biodiesel fungerar till exempel som smörjningstillsats och skyddar insprutningsmotorn mot förslitning. I Tyskland och Österrike används också 100-procentig biodiesel som drivmedel. En del tillverkare av bilar och arbetsmaskiner tillåter 100-procentig biodiesel inom ramen för sina normala garantivillkor.

Det har påpekats för utskottet att biodiesel har sämre koldgenskaper (fluiditet) än de diesel-drivmedel som vanligen används i Finland. Dessutom har biodiesel dåliga lageregenskaper. Biodiesel är en stark lösning och kan medföra materialproblem i tätningar och slangar.

Etanol. Finland har beredskap att genast tillsätta 5 volymprocent etanol i all bensin eftersom etanol kan tillsättas bensin utan bearbetning eller förädlas till ETBE³ och blandas till 15 volymprocent i bensin. Etanol kräver inga ändringar i bilarna eller tankställena. En av fördelarna är att bränsleförbrukningen inte ökar och en 5-procentig blandning ersätter direkt bensin eller tillsats av MTBE⁴ i bensin. Utskottet har fått informationen att det bara är ekonomiska orsaker som hindrar en användning i stor skala. Det är dyrare att framställa etanol än fossila drivmedel. Därför är ett blandningstvång och andra åtgärder nödvändiga för att EU-målvärdena ska nås.

Ute i världen är etanol det överlägset vanligaste biodrivmedlet och konkurrerar inte i Finland med biodiesel eftersom 87,5 % av våra personbilar är bensindrivna. Etanol kan också användas i större blandningskoncentrationer och i bland annat Sverige blir E85, som innehåller 85 % etanol och 15 % bensin, mycket vanligare.

³ ETBE, etyl-tert-butyleter, som är en bensinkomponent

⁴ MTBE, metyl-tert-butyleter, som är en bensinkomponent

Problemet med E85 är att bränsleförbrukningen ökar och att det krävs omställningar i motorerna och på tankställena.

Etanol framställs av förnybara naturresurser, bland annat stärkelse och socker. Den spannmålsbaserade etanoltekniken är väl beprövad, men utvecklas ytterligare, och kommer därför länge att vara det prismässigt mest konkurrenskraftiga alternativet. När tekniken utvecklas någon gång i framtiden kan etanolfabrikerna ställas om till andra råvaror. Finland har kapacitet att framställa etanol för drivmedel till ett konkurrenskraftigt pris i EU. Produktionskostnaderna uppgår till cirka 0,45 euro per liter beroende på var fabriken finns och vilka synergieffekter som uppnås. Foder är en biprodukt vid etanolframställning och fabriken använder spannmål som råvara. Det betyder att fabriken bör vara integrerade i foderindustrin och ligga nära spannmålsodlingar. På så sätt kan etanolframställningen vara ett komplement för landsbygdsnäringsarna. Egen framställning minskar samtidigt Finlands beroende av importerad energi.

Det har påpekats att etanolframställningen i utvecklingsländerna slår hårt mot naturen och medverkar till skövlingen av regnskogarna. Också av den orsaken är det enligt utskottet bra att satsa på inhemska alternativ.

Gas

I Finland kan en ökad användning av naturgas som drivmedel i bilar framför allt motiveras med miljöhänsyn och ett behov att diversifiera utbudet på transportbränslen. Med naturgas kan koldioxidutsläppen reduceras med ungefär 25 % jämfört med bensin. Fördelen i relation till diesel är framför allt att partikelutsläppen minskar. Den naturgasbaserade fordonstekniken är utvecklad fullt ut och fungerar, visar en lång rad emissionsmätningar utförda vid flera forskningsinstitut. Både de reglerade och icke reglerade avgasutsläppen är mycket låga och resultaten ligger kvar på låg nivå också när fordonen blir gamla.

Som transportbränsle är både naturgas och biogas metanol. Det finns inga enkla analyser

som till exempel direkt visar om en gasdriven bil har naturgas eller biogas i tanken. Naturgas direkt från gasledningen kan användas som drivmedel i bilar. Biogas däremot bildas vid anaerob behandling, så kallad rötning, av organiska material till exempel i avloppsverk och olika typer av biogasanläggningar. Också deponigas kan renas och bearbetas för att användas i fordon. Innan biogas kan användas som drivmedel i bilmotorer måste den bearbetas i tvätt- och torkningsprocesser för att metanolkoncentrationen ska vara minst 97 %. Då kan biogas släppas ut i matar- och distributionsledningar för naturgas.

Vidare har det påpekats att torv med fördel kan användas till exempel vid framställning av transportbränslen, särskilt för att motverka klimatförändringen. Enligt de sakkunniga är torv det mest prisstabila bränslet i världen och det skulle också gälla torv som drivmedel. Torv kan omvandlas till flytande bränsle i en tvåstegsreaktion: Först förgasas torv termiskt till så kallad syntesgas bestående av kolmonoxid- och vätegas. I en katalytisk reaktion omvandlas gasblandningen till kolväte och väte. Metoden är känd som Fischer-Tropsch-syntesen och utvecklades i Tyskland redan på 1920-talet. I Finland pågår ett projekt där man undersöker möjligheterna att förgasa inhemska råvaror och rena gasen utifrån principerna för Fischer-Tropsch-syntesen. Prisstabilitet i kombination med högre grad av självförsörjning och inhemsk produktion ger torv många fördelar och kan vara en användbar råvara vid sidan av biomassa, när Finland planerar för framställning av flytande transportbränslen, påpekar utskottet.

Om gasbilar ska kunna bli så vanliga i Finland som EU-kommissionen föreslår (10 % av transportbränslebehovet ska bestå av naturgas fram till 2020) krävs det att de som köper eller överväger att köpa en gasdriven bil kan övertygas om att inköps- och driftskostnaderna fortsatt kommer att vara konkurrenskraftiga i relation till traditionella fordon och också i ett framtidsperspektiv, påpekar utskottet. Det är inte bara priset på gasbilarna och själva gasen som påverkar konkurrenskraften. Dessutom har det sagts att vi behöver långsiktiga skatte- och subven-

tionsbeslut som gäller rent av fram till år 2020. Dessutom måste det finnas ett stort utbud av gasbilar.

De sakkunniga påpekade också att vi snabbt måste bygga ut ett heltäckande nät av tankställen. Utskottet har informerats om att Gasum Oy planerar tankställen med fullgod täckning i naturgas-Finland. I planerna ingår ungefär 30 tankställen fram till 2010. De kommer i första hand att finnas i Helsingforsområdet, där drygt 10 tankställen ingår i planerna. I ett första steg kommer de övriga tankställena att förläggas till urbana centra i området med naturgasnätet. Det är meningen att man ska kunna använda gasdrivna fordon utan problem i hela området. Senare kommer nätverket att byggas ut med tankställen vid allfartsvägarna. Satellitstationerna utanför naturgasområdet kommer sannolikt att bestå av biometan och/eller kondenserad naturgas.

Tankställena för naturgas kan också anlitas av bilister som normalt använder biogas, när de är långt borta från sin närmaste biogasanläggning eller om det uppstår problem i biogasframställningen. Och vice versa kan naturgasbilister tanka biogas när de befinner sig utanför områden med tankställen för naturgas.

Det behövs långsiktiga skattebeslut om vi ska kunna bygga upp ett nätverk av tankställen, framhåller utskottet. Investeringarna är nämligen enorma och koncentrerade till de första åren. Därför måste skattebeslut som påverkar företagsverksamhet vara långsiktiga. Till exempel Tyskland har fattat beslut om skatter som gäller fram till 2020.

Betänkandet från arbetsgruppen för biodrivmedel

Enligt betänkandet från arbetsgruppen för biodrivmedel är det ett realistiskt mål med hänsyn till tillgång och kostnader att biodrivmedel står för 3 % (i energi) av den totala volymen transportbränslen som går till konsumtion kalenderåret 2010. Arbetsgruppen anser att en förpliktelse att använda biodrivmedel är en primär metod i jämförelse med skattesänkningar. Arbetsgruppen rekommenderar att förpliktelsen får en sti-

gande skala så att den är 1 % 2008, 2 % 2009 och 3 % 2010.

Arbetsgruppen anser det fullt möjligt att målet kan vara 5 % redan för 2010, om förpliktelsen är 3 % och kompletteras med skattesänkningar för den del som överskrider förpliktelsen med 2 procentenheter. Då är måluppfyllelsen fortfarande beroende av de extra kostnaderna för biokomponenter, priset på fossila drivmedel och storleken på skattesänkningarna.

I detta sammanhang vill utskottet framhålla att EU har satt 5,75 % som referensvärde för 2010. Det är ett bra mål och regeringen måste vidta nödvändiga åtgärder för att målet ska nås, framhåller utskottet. Följaktligen föreslår kommunikationsutskottet

att ekonomiutskottet förutsätter att regeringen vidtar nödvändiga åtgärder för att målet 5,75 % ska vara nått 2010.

Enligt arbetsgruppen är det inte rationellt att införa den typen av biodrivmedel som kräver nya fordon eller ett nytt distributionsnät. Utskottet håller med arbetsgruppen. Metan, alltså naturgas och biogas, är det enda undantaget som arbetsgruppen nämner, särskilt med tanke på användning i tätorter. Arbetsgruppen menar att det mest rationella sättet att använda biologisk olja framställd på enskilda gårdar som energi är att ta den tillvara för uppvärmning eller drivmedel i arbetsmaskiner (på samma sätt som eldningsolja används nu).

Arbetsgruppen föreslår ett nationellt program för att ta fram ny produktionsteknik för biodrivmedel och åtgärder för att främja en marknadsintroduktion, vilket utskottet anser positivt.

Åtgärder från samhällets sida

Bilskatter

I detta sammanhang hänvisar utskottet till sitt utlåtande KoUU 15/2005 rd som behandlar kommissionens förslag till en reform av beskattningen av personbilar. I utlåtandet anser utskottet att beskattningen av bilar mer bör ta fasta på koldioxidutsläpp. Då kan skatten vid inköp sänkas och styreffekten av bruksskatten motivera folk

att använda nyare bilar. Därför anser utskottet att Finland har anledning att se positivt på förslaget från kommissionen. Den här typen av beskattning kan ha miljöpositiva effekter till exempel genom att bilparken förnyas. Det gynnar dessutom trafiksäkerheten. Det är dock på sin plats att skatterna reformeras gradvis under en rimlig övergångsperiod för att både bilisterna och statsfinanserna ska slippa de negativa konsekvenserna.

Sammanfattningsvis ansåg utskottet att Finland bör skynda på en stegvis övergång till ett skattesystem som motiverar finländarna att skaffa nyare, miljövänligare och säkrare bilar. Enligt utskottet är det nödvändigt att regeringen redan under den pågående valperioden gör något för att reformera skattesystemet. Därför föreslår kommunikationsutskottet

att ekonomiutskottet föreslår att riksdagen godkänner ett uttalande om att regeringen bör vidta åtgärder för att revidera beskattningen av fordon redan under den pågående valperioden.

Samtidigt som koldioxidutsläppen begränsas är det av mycket stor vikt att komma ihåg att de samtidigt reglerade utsläppen måste hållas i schack, är en sak som utskottet har uppmärksamgjorts på. I drygt tio år har de reglerade, hälsofarliga utsläppen från fordon minskat kraftigt och utgör bara en bråkdel av det som bilar som inte har låg emission och är utan katalysator släpper ut. Trots att den här typen av bilar med hög emission bara utgör knappa 30 % och deras transportprestationer ligger under 20 % av personbilsparkens samlade prestationer står de för nästan 80 % av de reglerade utsläppen från personbilar.

Utskottet understryker att en effektiv skatte- metod är att slopa drivkraftsskatten, alltså den så kallade dieselskatten. Då kan koldioxidutsläppen minska tack vare lägre bränsleförbrukning. Med statliga stödåtgärder till dieselbilar är det lätt att generera större koldioxidsänkande effekter än med insatser för alternativa drivmedel, framhåller utskottet. Ändå vill utskottet framhålla att skatterna inte bör kopplas ihop med teknis-

ka lösningar och anser att skatterna bör vara lägre om koldioxidutsläppen är små.

Övriga åtgärder

Det behövs motiverande åtgärder från statens sida och större samarbete med kommunerna framför allt när det gäller att ordna markanvändningen i tillväxtcentra med sikte inställt på en mer samlad samhällsstruktur.

Skatt på naturgas. Accisen på flytande bränslen tas inte ut på naturgas. Däremot tas en accis (tilläggsaccis) ut i trafiken på grundval av kolinnehållet. För naturgas uppgår tilläggsaccisen till hälften av den kalkylerade tilläggsaccisen. Dessutom tas en försörjningsberedskapsavgift ut. EU:s direktiv om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (2003/96/EG) tillåter att naturgas som transportbränsle helt och hållet befrias från punktskatt, alltså accis (energiskatt).

Utskottet har också uppmärksamgjorts på att befrielse från energiskatt för naturgas vid sidan av en generell reform av bilskatten kan vara ett tillräckligt effektivt incitament för en snabb ökning av antalet gasdrivna bilar. Fler gasdrivna bilar är en förutsättning för att fler tankställen ska anläggas.

Tjänstebiljett. I redogörelsen understryker regeringen vikten av att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Villkoren för kollektivtrafiken ändras hela tiden. Därför behövs det statliga FoU-medel för att ta fram nya modeller och ekonomiska satsningar på marknadsföring av kollektivtrafiken, bland annat bättre marknadsföring av tjänstebiljetten. De sakkunniga framhöll att skattebeslutet om tjänstebiljett, som trädde i kraft i början av året, har en bra målsättning, men att genomförandet medför problem för företagen. Efter de första erfarenheterna är det på sin plats att förenkla systemet.

Ekonomiskt körsätt. Redan med den befintliga bilparken kan energiförbrukningen reduceras, om förarna får utbildning i ett ekonomiskt körsätt. Enligt de sakkunniga kräver detta också

ekonomiska satsningar från statens sida. För närvarande pågår en del kampanjer för ett ekonomiskt körsätt och styrning av mobiliteten. För minskade utsläpp krävs det långsiktig utbildning och upplysning om ekonomisk körteknik. Bättre utbildning i en ekonomisk körteknik minskar också olycksfallsrisken.

Ett viktigt instrument vore att ta fram ett produktmärke eller en standard för utbildning i ett ekonomiskt körsätt som måste uppfylla vissa kvalitetskrav. Då gäller det också att satsa på marknadsföring och tillräckligt stort utbud. Dessutom kunde vi ta efter Sverige som subventionerar utbildning i ett ekonomiskt körsätt vid vägtransporter. Då kan företag med lönsamhetsproblem få utbildningen till lägre kostnader.

Kommunikationsteknik och energiförbrukning

Datakommunikationen minskar i viss mån den fysiska trafiken och minskar därmed energiförbrukningen indirekt. Men utskottet påpekar att datatekniken slukar elenergi.

År 2000 konsumerade hushållen ungefär 9 TWh el, varav hemelektronik (televisioner med kringutrustning, bland annat digitalboxar, videor, DVD, audiosystem) och ICT-apparatur (kringutrustning till pc) tillsammans står för uppskattningsvis 1,1 TWh av elförbrukningen, det vill säga 12 % av den samlade elförbrukningen i hushållen. Av den här delen av elförbrukningen uppskattas 45 % öka mellan 2000 och 2010 med omkring 50 % till uppskattningsvis 1,55 TWh/a. År 2010 kommer den delen av förbrukningen alltså att stå för ungefär 15 % av den samlade elförbrukningen i hushållen. I hela landet var elförbrukningen 2000 ungefär 79 TWh. Den tekniska potentialen för elsparande i ICT-gruppen uppskattades till ungefär 380 GWh/a om man bara beaktar apparater med låg eleffekt i passningsläge, det vill säga lägre än 3 W. De moderna televisionsapparaterna har 2–4 gånger så stor elförbrukning som de tidigare apparaterna med liten ruta och bildrör.

Två tredjedelar av alla nya datorer som säljs går till företag och offentlig sektor och en tred-

jedel till privatkonsumenter. Bärbara datorer förbrukar betydligt mindre el än traditionella datorer. Elförbrukningen minskar dessutom när de gamla CRT-bildrörsskärmarna byts ut mot platta skärmar. Å andra sidan förbrukar de nya effektiva arbets- och serverdatorerna mer el än tidigare datorutrustning. Dessutom ökar förbrukningen av bredbandsuppkopplingar.

År 2000 uppskattades elförbrukningen inom kontorsteknik (arbetsstationer, servrar, skrivare, kopiatorer) till ungefär 720 GWh, det vill säga ungefär 5 % av elanvändningen inom tjänstesektorn, 13,8 TWh. Elförbrukningen minskar när traditionella arbetsstationer ersätts med bärbara dator, dockningsstation och platt skärm. Å andra sidan ökar konsumtionen när apparaterna

blir fler och mer information förs över samtidigt som bland annat WLAN-utrustning blir vanligare.

Enligt information till utskottet kommer ökningen i elförbrukningen att vara störst i hushållen fram till 2010 eftersom hemelektronik och ICT-utrustning ökar mest. Elförbrukningen i den datatekniska utrustningen på kontor ökar mindre än i hushållen perioden 2000—2010.

Utlåtande

Kommunikationsutskottet anför

att ekonomiutskottet bör beakta vad som anförts ovan.

Helsingfors den 4 april 2006

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Markku Laukkanen /cent
vordf. Matti Kangas /vänst
medl. Mikko Alatalo /cent
Leena Harkimo /saml
Inkeri Kerola /cent
Reino Ojala /sd
Reijo Paaianen /saml

Erkki Pulliainen /gröna
Eero Reijonen /cent
Pertti Salovaara /cent
Timo Seppälä /saml
Lasse Virén /saml
Raimo Vistbacka /saf
ers. Lyly Rajala /saml.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.