Kommunikationsutskottet

Klimatårsberättelse 2019

Till miljöutskottet

INLEDNING

Remiss

Klimatårsberättelse 2019 (B 17/2019 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för utlåtande till miljöutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört
- miljöråd Magnus Cederlöf, miljöministeriet
- trafikråd Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet
- ledande expert Outi Ampuja, Transport- och kommunikationsverket
- direktör Jukka Metsälä, Gasum Ab
- chef för samhällsrelationer Seppo Loikkanen, Neste Abp
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet rf
- ledande expert Tiina Haapasalo, Finlands näringsliv rf
- logistikchef Outi Nietola, Skogsindustrin rf
- verksamhetsledare Matti Koistinen, Cykelförbundet rf
- direktör Petri Murto, Finlands Transport och Logistik SKAL rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av
- VR-Group Ab
- Bilimportörerna och -industrin rf
- Linja-autoliitto.

Inget yttrande av
- Fortum Abp.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Upplägget

Den aktuella klimatårsberättelsen är den första berättelsen som statsrådet lämnat till riksdagen i enlighet med 14 § i klimatlagen (609/2015). Berättelsen handlar om utsläppsutvecklingen, uppfyllelsen av målen för utsläppsminskning och eventuella ytterligare åtgärder. Den behandlar både den sektorspecifika utsläppsutvecklingen och tvärgående teman, det vill säga konsumtionen, kommunernas och regionernas klimatpolitik samt utvecklingen av upphandlingen. Sakkunniga har ansett att det är bra att statsrådet lämnar riksdagen en klimatårsberättelse och regelbundet rapporterar hur utsläppsminskningarna har utfallit.

I fråga om transportsektorn har sakkunniga dock framfört önskemål om förbättringar i synnerhet när det gäller indikatorerna, bedömningen av effekterna och kostnaderna. Tillräcklig uppmärksamhet bör också fästas vid åtgärder för anpassning till klimatförändringen. Det hade varit bra att i beskrivningen av de politiska åtgärderna och i förteckningen i bilagan till rapporten inkludera information om hur genomförandet framskrider samt om de medel som hittills använts för utsläppsminskningsåtgärder, så att användningen av medel bättre kan följas upp. I samband med politikåtgärderna hade det varit bra att få en beskrivning av konsekvensbedömningarna, inklusive de ekonomiska konsekvenserna. Dessutom hade det behövts uppgifter som synliggör de utsläppsminskningar som åstadkommits och de framsteg som gjorts i förhållande till det uppställda målet. Då hade det varit lättare att bedöma framstegen, behovet av flexibilitetsmekanismer och beredskapen inför eventuella ytterligare åtgärder. Indikatorer som behövs är statens ekonomiska satsningar på olika transportslag, färdmedelsfördelningen, förändringar i fråga om gång och cykling samt relativa andelar.

Med tanke på uppföljningen av klimatpolitiken är det motiverat att i årsberättelsen i fortsättningen rapportera om samtliga delar årligen, på samma sätt som i denna första rapport. Eftersom i synnerhet de fysiska risker som är förknippade med klimatförändringen håller på att öka, är det nödvändigt att årligen behandla anpassningsfrågorna med tanke på samhället, näringslivet och beslutsfattandet. Åtgärderna för minskning av utsläppen ska grunda sig på forskningsrön och ambitionen ska vara att tillämpa ekonomiskt effektiva metoder.

Åtgärdspaket för transportsektorn

Enligt berättelsen är trafikens andel av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn störst, varför de viktigaste åtgärderna för minskning av utsläppen gäller transportsektorn. Det behövs en bred metodarsenal för att nå målen för minskning av utsläppen från trafiken. Det är därför viktigt att alla till buds stående medel, drivkrafter och tekniker, inklusive nya renare tekniker, bränslen och drivkrafter som eventuellt kommer att utvecklas, beaktas i diskussionen om utsläppsminskning inom trafiken.

Utskottet välkomnar att bedömningen enligt berättelsen är att man med nuvarande åtgärder sannolikt kan uppnå målet att minska utsläppen under perioden 2013—2020 genom att utnyttja den tidsmässiga flexibilitet i ansvarsfördelningsförordningen som gör det möjligt att föra över enheter från ett år till ett annat. De planerade åtgärderna enligt den klimatpolitiska planen på medel-

lång sikt (Kaisu) är enligt berättelsen i princip också tillräckliga med tanke på målet för följande period, 2021–2030. De skärpta målen förutsätter dock i fortsättningen nya striktare åtgärder. Det är alltså en stor utmaning att nå de här målen. Utskottet anser det vara viktigt att alla till buds stående medel används för att fullgöra förpliktelserna och målen.

Utvecklingen av växthusgasutsläppen från trafiken påverkas i hög grad av utvecklingen av trafikarbetet, trafikmedlens energieffektivitet och de bränslen som används.

Trafikarbetets utveckling

Vid utfrågningen av sakkunniga lyfte transport- och kommunikationsverket fram att personbilarnas trafikarbete på landsvägarna har ökat och att det ännu inte är klart om körsträckan faktiskt har minskat ens i stadsregionerna. Utskottet påpekar att man med hjälp av nya smarta trafiktillämpningar också genom delningsekonomi kan försöka minska trafikarbetet. Det är också viktigt att hitta olika lösningar som ersätter biltransporter och utvecklar trafiken på ett övergripande plan.

Trafikarbetet kan påverkas mest genom ett kollektivtrafikutbud där utvecklingen av infrastrukturen och tjänsterna i de växande stadsregionerna är en nyckelfråga. Investeringar i spårtrafik i stora stadsregioner möjliggör tillväxt i pendlingsregionerna och snabbare tågtrafik.

Trafikdata och trafikinformation nyttjas redan avancerat inom stadsregionernas kollektivtrafiktjänster. Men det återstår mycket att göra för att effektivisera hela transportsystemet och minska utsläppen. Information om rutter, restider, utsläpp och kostnader bör finnas tillgänglig i all terminalutrustning och omfatta alla transportmedel.

Transport - och kommunikationsverket har också påpekat att gång- och cykeltrafikens andel av alla utförda resor har minskat sedan slutet av 1990-talet. Utskottet ser positivt på att Transport - och kommunikationsverket samordnar och bidrar till genomförandet av programmet för att främja gång och cykling. Målet för investeringsprogrammet för att främja gång- och cykeltrafik, som inleddes i slutet av 2018, är att göra gång och cykling mer lockande genom utveckling av infrastrukturen och att på så sätt bidra till en övergång från personbilism till mer hållbara färdsätt. För att bekämpa klimatförändringen är det nödvändigt att utveckla kollektivtrafiken.

Trafikarbetet kan också påverkas genom samhällsplanering och byggande. Ett effektivt kollektivtrafiksystem förutsätter en tät samhällsstruktur. I sig är en tätare samhällsstruktur också ett sätt att förkorta resorna och öka användningen av kollektivtrafik. I avtalen om markanvändning, boende och trafik (MBT-avtal) ska utgångspunkten för åtgärderna i anslutning till markanvändning, boende och trafik vara att främja kollektivtrafiken, i synnerhet spårtrafiken, och därigenom en hållbar utveckling. Sakkunniga menar att det är mest ansvarsfullt med tanke på samhället och miljön att nya bostäder byggs längs befintliga spårförbindelser, varvid de genomförda spårinvesteringarna utnyttjas fullt ut.

Utskottet anser det vara viktigt att de åtgärder som påverkar trafikarbetet utvecklas och att det följs upp huruvida åtgärderna är tillräckliga.

Trafikmedlens energieffektivitet

Transport- och kommunikationsverket har noterat att vårt personbilsbestånd inte har förnyats på önskat sätt, utan att den genomsnittliga åldern för bilar har stigit ytterligare och vid utgången av 2018 var 11,7 år, exklusive museifordon. Den beräknade minskningen av CO2-utsläppen från nyregistrerade personbilar har också avtagit något. Dessutom påverkas vår bilpark av importen av begagnade bilar. Årligen importeras cirka 40 000 begagnade bilar till Finland, av vilka största delen är bilar med ganska stora utsläpp.

Utskottet betonar att bilparken är relevant när det gäller att uppnå utsläppsmålen för trafiken. Enligt sakkunniga kan förnyelsen av bilparken främjas bland annat genom olika skatteändringar som gör det möjligt att snabbt tidigarelägga utsläppsminskningarna inom trafiken med 3–4 år.

Enligt uppgift ingick bilbranschen och staten i november ett frivilligt green deal-avtal enligt planen Kaisu. Ett av målen med avtalet är att öka andelen bilar som drivs med alternativa drivmedel bland de bilar som registreras första gången. Största delen av de företag som anslutit sig till avtalet har som frivilliga åtgärder valt åtgärder i synnerhet för främjande av elbilar.

I Kaisu är målet att Finland år 2030 ska ha sammanlagt minst 250 000 elbilar (renodlade elbilar och laddhybrider) och minst 50 000 gasbilar. Enligt sakkunniga är det nationella målet enligt nuvarande bedömningar måttligt och kommer sannolikt att överskridas. De viktigaste faktorerna som begränsar konsumenternas möjligheter att köpa elbil är det höga anskaffningspriset och avsaknaden av laddningsmöjligheter. Vidare har det konstaterats att laddhybrider är ett logiskt steg mot en elektrifiering av bilparken och en naturlig inkörsport till renodlade elbilar, eftersom de ger konsumenten möjlighet att vänja sig vid laddning och el som drivkraft. Den ökande efterfrågan på laddhybrider skapar också goda förutsättningar för en utvidgning av laddningsinfrastrukturen på marknadsvillkor.

Bränslen och andra drivkrafter

Skyldigheten att distribuera biodrivmedel har varit den kvantitativt sett största och tidsmässigt snabbaste åtgärden för att minska utsläppen från trafiken. Lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport (446/2007), nedan lagen om distributionsskyldighet, är progressiv på europeisk nivå och sedan 2008 har mängden biodrivmedel i drivmedel ökat i etapper enligt lagen om distributionsskyldighet.

Naturgas och biogas erbjuder personbilister samt kollektiv- och distributionstrafik en möjlighet till renare rörlighet. När det gäller tunga transporter kan flytande naturgas (LNG) och flytande biogas (LBG) enligt sakkunniga redan i dag erbjuda ett verkligt alternativ utan betydande merkostnader. Mängden gasdriven kollektivtrafik ökar också, och nya gasbussar började användas bland annat i huvudstadsregionens trafik i början av 2019.

När det gäller tunga fordon, i synnerhet de största långtradarna, är det en stor utmaning att ersätta dagens drivmedel med förnybara bränslen. Därför betonar utskottet att de nationella förpliktelserna bör fastställas även med hänsyn till konkurrenskraften inom transportsektorn och att det inte bör införas förpliktelser som innebär att Finland får sämre villkor än konkurrentländerna.

Distributions- och laddningsinfrastruktur. Infrastrukturen för distribution av fordonsgas utvecklas nu aktivt och det finns redan fler än 45 tankstationer i landet. Många incitament för användning av fordonsgas har under de senaste åren bidragit till att påskynda utvecklingen av fordonsparken och tankningsinfrastrukturen. Å andra sidan har utskottet också uppmärksamgjorts på ett behov av nya incitament.

Avsaknaden av laddningsmöjligheter är en faktor som begränsar ökningen av antalet elbilar. Laddningsmöjligheterna bör förbättras särskilt i hemmen och på arbetsplatserna. Nästan hälften av de publika laddningsplatserna finns i huvudstadsregionen, Tammerfors och Åbo, där det också finns flest laddbara bilar. Det finns fortfarande stora luckor i det publika nätet av laddningsplatser, särskilt i norra Finland och utanför de stora stadsregionerna.

Långsiktig planering

Riksomfattande trafiksystemplan

Utskottet betonar att det riksomfattande transportsystemet är en helhet av trafikslag som bör utvecklas också med beaktande av de klimatpolitiska målen. Den riksomfattande trafiksystemplaneringen är ett viktigt verktyg för att främja uppkomsten av ett hållbarare trafiksystem på lång sikt. När den 12-åriga planen för trafik- och transportsystemet utarbetas ska tyngdpunkten ligga på säkra, energieffektiva och miljövänliga trafikslag samt utveckling av kollektivtrafiken. Utskottet noterar med tillfredsställelse att arbetet enligt sakkunniga utförs i nära samarbete med de aktörer som svarar för den regionala planeringen av trafik- och transportsystemet.

Totalreform av vägtrafikbeskattningen

Det har också påpekats att en totalreform av trafikbeskattningen behövs för att minska klimatutsläppen. Beredningen har inletts under ledning av finansministeriet. Utskottet anser att det i arbetet behövs omfattande konsekvensbedömningar med avseende på konkurrenskraften, köpkraften, kostnaderna, den regionala och sociala rättvisan, klimatet och miljön samt statsfinanserna. Vid beredningen ska man säkerställa en konsekvent och förutsägbar väg för minskning av utsläppen från trafiken och ett kostnadseffektivt genomförande.

Fortsatta åtgärder

Utskottet anser också att det är viktigt att hitta olika lösningar som ersätter biltrafiken och utvecklar trafiken som helhet och att rapportera om dessa i en årlig klimatrapport. När man undersöker och utvecklar alla åtgärder måste man ta hänsyn till både den regionala och den sociala rättvisan.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att miljöutskottet beaktar det som sägs ovan.

Utlåtande KoUU 4/2019 rd

Helsingfors 18.10.2019

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd
vice ordförande Ari Torniainen cent
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Juho Kautto vänst
medlem Jouni Kotiaho saf
medlem Johan Kvarnström sd
medlem Joonas Könttä cent
medlem Matias Marttinen saml
medlem Jenni Pitko gröna
medlem Mirka Soinikoski gröna
medlem Ano Turtiainen saf
medlem Paula Werning sd.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.