

## Kommunikationsutskottet

### Statsrådets redogörelse om nationell energi- och klimatstrategi fram till 2030

#### Till ekonomiutskottet

#### INLEDNING

##### *Remiss*

Statsrådets redogörelse om nationell energi- och klimatstrategi fram till 2030 (SRR 7/2016 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för utlåtande till ekonomiutskottet. Tidsfrist: 15.3.2017

##### *Sakkunniga*

Utskottet har hört

- chefsingenjör Jukka Saarinen, arbets- och näringsministeriet
- specialsakkunnig Matti Kahra, finansministeriet
- lagstiftningsråd Leo Parkkonen, finansministeriet
- trafikråd Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet
- enhetschef Ari-Pekka Manninen, kommunikationsministeriet
- konsultativ tjänsteman Pirkko Heikinheimo, miljöministeriet
- miljöråd Antti Irjala, miljöministeriet
- enhetschef Arto Hovi, Trafikverket
- ledande expert Katja Lohko-Soner, Trafiksäkerhetsverket
- specialforskare Sampo Soimakallio, Finlands miljöcentral
- direktör för samhällsrelationer och miljö Otto Lehtipuu, VR-Group Ab
- direktör för hållbar utveckling Kati Ihamäki, Finnair Abp
- ledande expert Tiina Haapasalo, Finlands näringsliv rf
- vice ordförande Pekka Rissa, Moottoriliikenteen Keskusjärjestö
- verkställande direktör Olof Widén, Rederierna i Finland rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Meteorologiska institutet
- Gasum Ab
- Automobilförbundet rf
- Linja-autoliitto
- Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- Suomen Taksiliitto ry.

## Utlåtande KoUU 3/2017 rd

Inget yttrande av

- Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT ry.

### UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Utskottet anser att målen i strategin är bra och välkomna men uttrycker samtidigt sin oro över de högt ställda målen för transportsektorn. Målet för minskning av växthusgaser inom den sektor som omfattas av beslutet om ansvarsfördelning är 39 procent 2030 jämfört med 2005. I relation till referensscenariot, alltså det scenario som bygger på nuvarande politiska åtgärder, innebär detta en ytterligare minskning med ungefär 6 megaton CO<sub>2</sub>. Transportsektorn står för ca 40 procent av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn och innehar därför en central roll i uppnåendet av målet för utsläppsminskningar. Energi- och klimatstrategin innehåller riktlinjer för åtgärder som gör det möjligt för transportsektorn att minska utsläppen med 2,6—3,6 megaton CO<sub>2</sub> 2030. Siffrorna är verkligen stora och innebär utmaningar. Avstånden är långa i Finland och särskilt i glesbygden finns det ofta också ett klart behov av att använda personbil, vilket gör att målen medför ytterligare utmaningar.

För att vi ska nå målen måste transportsystemet och fordonen bli energieffektivare och fossila oljebaserade bränslen ersättas med förnybara eller utsläppsnåla alternativ. Åtgärderna fokuseras på vägtrafiken, där utsläppen och potentialen att minska dem är störst. För att reducera utsläppen från internationell luftfart och sjöfart förbereds åtgärder inom internationella organisationen för civil luftfart ICAO och internationella sjöfartsorganisationen IMO.

#### *Energieffektivare transportsystem*

Enligt sakkunniga kan transportsystemet bli betydligt energieffektivare om villkoren för kollektivtrafiken förbättras. För kollektivtrafiken är det viktigt att de olika delarna i systemet fungerar smidigt tillsammans och tillhandahåller användarna samlad service i fråga om både digitala tjänster och fysiska resekedjor. Här är det viktigt att perspektivet utgår från transportsystemet på så sätt att transportsystemet och servicestandarden långsiktigt planeras tillsammans med markanvändning, boende och övrig servicestruktur. Då säkerställs fortsatta och förutsebara kollektivtrafiktjänster och det blir möjligt att effektivt kombinera olika trafikformer samtidigt som användarnas behov tillgodoses bättre. Trots de viktiga miljömålen måste vi se till att det fortsatt finns bra möjligheter att bo och leva överallt i landet.

Planering av markanvändning och stadsbyggande kan också inverka på logistiken och behovet av transporter bland annat genom att möjligheterna att åka kollektivt, cykla och röra sig till fots främjas. Trafikmängden kan också minska betydligt om närservicen utvecklas. Med tanke på vårt klimat är det viktigt att väga in behovet att underhålla gång- och cykelleder vintertid. Även annan trafikreglering som föreslås och planeras inom transportbalksprojektet kommer att påverka trafikströmmarna och trafikmängderna. Här spelar också den parlamentariska arbetsgruppen som tillsatts för projektet kring trafiknätet en central roll.

Utskottet understryker att det har stor betydelse för utsläppen från trafiken i vilket skick infrastrukturen är. Om trafiklederna och exempelvis broarna inte är i tillbörligt skick är det till nackdel

## Utlåtande KoUU 3/2017 rd

för transporter och den vägen ökar också utsläppen. Det är värt att tänka på att utsläppen också påverkas av satsningar på smidig trafik och insatser för att minska onödiga uppehåll och fördröjningar, framför allt i den tunga trafiken. Om trafikinfrastrukturen rustas upp och trafiklederna får bättre trafikkapacitet kan det alltså leda till betydande positiva effekter också med avseende på miljömålen.

### *Energieffektiva fordon*

Målet att alternativa drivmedel ska bli vanligare kräver målmedvetna insatser för att förnya hela bilparken. Enligt strategin bör Finland år 2030 ha minst 250 000 eldrivna bilar och 50 000 gasdrivna bilar. Utskottet anser att det är ett bra mål men att det innebär utmaningar att nå det. För att bilparken ska förnyas har det framför allt betydelse att beskattningen utvecklas. Trafiksäkerhetsverket anser att det är en utmaning att nå målet för utsläppsreduktion i vägtrafiken med en metodarsenal som företrädesvis bygger på informationsstyrning. Undersökningsresultat visar att billiga utsläppsnåla bilar är det effektivaste sättet att få konsumenterna att köpa miljövänligare bilar. Prissättningen och beskattningen av bilismen bör över lag få ökad styreffekt på utsläppen och fokus bör ligga på användning i stället för på anskaffning.

Den så kallade skrotningspremien bidrog till en förnygring av bilparken och utskottet välkomnar ett nytt motsvarande projekt. Sakkunniga har påpekat att elbilar kan komma ut på marknaden för begagnade bilar om de använts som leasingbilar i ungefär tre års tid.

Om elbussar börjar användas i stadstrafik i stor omfattning kan det väsentligt bidra till att miljömålen nås. Sakkunniga har uppgett att det enbart med hjälp av elbussar går att uppnå grovt uppskattat ungefär två procentenheter av utsläppsmålet enligt ansvarsfördelningsbeslutet. När det gäller de teknisk-ekonomiska premisserna för att använda elbussar är ackumulatortekniken den största utmaningen, och det nordliga klimatet ställer ytterligare krav på tekniken.

### *Att ersätta fossila bränslen med förnybara eller utsläppsnåla alternativ*

Enligt strategin ska den fysiska andelen av biodrivmedlens energiinnehåll höjas till 30 procent i allt bränsle som säljs för vägtrafikbruk fram till 2030. Enligt utredning får en höjd koncentration i bränslet väsentligt mycket större effekter än en betydande del av alla andra metoder och den vägen går det därför att nå målen snabbare. En högre koncentration är fördelaktig för Finland i det avseendet att biodrivmedel hos oss produceras med finländska råvaror och produktionen i den utsträckning det är möjligt nyttiggör avfall och rester. Således har vi utmärkta möjligheter att utveckla och producera avancerade biodrivmedel.

Sakkunniga har menat att det är fullt realistiskt att övergå till biodrivmedel också på kort sikt, om det är affärsekonomiskt motiverat jämfört med fossila bränslen. Det är också viktigt att distributionsnäten för el och förnybara bränslen förbättras så att fordon med alternativ drivkraft kan bli vanligare. En faktisk och fungerande konkurrens i fråga om biodrivmedlen och distributionen av dem anses dock av sakkunniga vara viktigare än distributionssystemet.

I den tunga trafiken verkar det inte vara något realistiskt alternativ på kort sikt att i stor omfattning införa nya biodrivmedel. Enligt sakkunniga skulle kostnaderna för dem som använder diesel

## Utlåtande KoUU 3/2017 rd

stiga med 210 miljoner euro per år fram till 2030. Om vi nyttiggjorde större mått och massor än vad som används i Centraleuropa och ytterligare ökade dem skulle utsläppen per kvantitet av varor som transporteras minska. Då är det också viktigt att exempelvis vinterunderhållet av vägarna håller en standard som möjliggör säker trafik med fordon av nuvarande storlek och också med större fordon i framtiden.

Sakkunniga menar att det är överraskande att flytande naturgas (LNG) tillskrivs en så liten roll i strategin med tanke på att staten har stött investeringar i byggandet av ett nationellt nätverk av LNG-terminaler.

### ***Konsekvenser för företagen***

Utskottet uttrycker sin oro över att fullföljandet av de krävande energi- och klimatpolitiska målen oundvikligen kommer att leda till extra kostnader. De största kostnadseffekterna för företagen till följd av den nationella energi- och klimatstrategin kommer att bestå av extra kostnader för transporter och logistik. Därför är det viktigt att ha som ambition att de samlade åtgärderna ska vara så kostnadseffektiva som möjligt, så att konsumenternas köpkraft och företagens konkurrenskraft inte riskeras på grund av stigande kostnader. Sakkunniga har föreslagit att företagen ska få kompensation för ökningen av transportkostnaderna, så att kostnadsökningen blir kontrollerad och vår internationella konkurrenskraft säkerställs. Utskottet anser det bekymmersamt att det finns så få fungerande modeller för hur kompensationen kunde ordnas. Det bästa alternativet enligt sakkunniga är att införa ett system för återbäring av skatt på dieselolja. Det är angeläget att återbärings-systemet blir så enkelt som möjligt för att företagens och myndigheternas administrativa arbete inte ska öka i betydande grad.

Utskottet ser det också som viktigt att Finland deltar i beredningen och införandet av gränsvärden för utsläpp från utsläppsnåla transportmedel i EU. Målet för energieffektivitet när det gäller tunga fordon bör också vara att man skaffar och använder utsläppsnåla fordon, men med hänsyn till vilken transportkapacitet som transportuppdraget kräver och de övriga krav som typen av transport ställer.

## **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Kommunikationsutskottet föreslår

*att ekonomiutskottet beaktar det som sägs ovan.*

Helsingfors 15.3.2017

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Ari Jalonen saf  
vice ordförande Mirja Vehkaperä cent.  
medlem Mikko Alatalo cent

## Utlåtande KoUU 3/2017 rd

medlem Katja Hänninen vänst  
medlem Jyrki Kasvi gröna  
medlem Jukka Kopra saml  
medlem Susanna Koski saml  
medlem Suna Kymäläinen sd  
medlem Mats Löfström sv  
medlem Eeva-Maria Maijala cent  
medlem Jani Mäkelä saf  
medlem Markku Pakkanen cent  
medlem Jari Ronkainen saf  
medlem Satu Taavitsainen sd  
medlem Katja Taimela sd  
medlem Ari Torniainen cent.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.