

TRAFIKUTSKOTTETS UTLÅTANDE 11/2001 rd

Statsrådets redogörelse om en nationell klimatstrategi

Till miljöutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 28 mars 2001 statsrådets redogörelse om en nationell klimatstrategi (SRR 1/2001 rd) till miljöutskottet för beredning och bestämde samtidigt att trafikutskottet skall lämna utlåtande i saken till miljöutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- överingenjör Leena Silfverberg, miljöministeriet
- finansrådet Heikki Sourama, finansministeriet
- regeringssekreterare Pekka Kouhia och konsultative tjänstemannen Raisa Valli, kommunikationsministeriet
- miljöchef Mikko Viinikainen och miljöplanerare Niina Rusko, Luftfartsverket
- forskaren Anu Keltaniemi, Sjöfartsverket
- överinspektör Harri Lahelma, Banförvaltningscentralen
- miljöansvariga Mervi Karhula, Vägförvaltningen
- ekonomiske experten Adriaan Perrels, Statens ekonomiska forskningsanstalt VATT
- specialforskare Kari Mäkelä, VTT Samhällsbyggnad och infrastruktur

- enhetsdirektör Mikael Hildén, Finlands miljöcentral
- forskningschef Rauno Sairinen, Tekniska högskolan
- verkställande direktör Martti Lund, Helsingfors stads trafikverk HST
- miljöhygienchef Antti Pönkä, Helsingfors stad
- enhetschef Reijo Mäkinen, Huvudstadsregionens samarbetsdelegation SAD
- fastighetsdirektör Ilkka Pusa, VR-Group
- miljöingenjör Pertti Pitkänen, Finnair Abp
- utvecklingschef Markku Laurila, Fortum Abp
- teknologie licentiat Asko Vuorinen, Wärtsilä
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Bilförbundet rf
- verkställande direktör Heikki Kääriäinen, Bussförbundet
- logistikchef Markku Maukonen, Finlands Lastbilsförbund
- miljöskyddsombudsman Riitta Larnimaa, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund
- verkställande direktör Jarmo Nupponen, Olje- och Gasbranschens Centralförbund rf
- verkställande direktör Pekka Puputti, Bilimportörerna r.f.
- sekreterare Paavo Mäkelä, Liikenneympäristöyhdistys
- professor Heikki Summala.

STATSRÅDETS REDOGÖRELSE

Finland har som mål att som en del av Europeiska unionen begränsa sina växthusgasutsläpp som bidrar till klimatförändringen på så sätt att de genomsnittliga årliga utsläppen under den första åtagandeperioden i Kyotoprotokollet, 2008—2012, är högst lika stora som de var 1990,

då de motsvarade ca 76,5 miljoner ton koldioxid. Största delen eller ca 70 procent av utsläppen är utsläpp av koldioxid som alstras vid förbränning av fossila bränslen och torv. Trafiken står för omkring 20 procent av utsläppen av växthusgaser.

UTSKOTTETS STÄLLNINGSTAGANDEN

Motivering

Metodarsenal och utvecklingstrender

Det är möjligt att påverka utsläppen av växthusgaser från trafiken bland annat genom att:

- minska fordonens specifika förbrukning,
- välja ett körsätt som är gynnsammast med tanke på bränsleförbrukningen (eco-driving, bilens bränsleförbrukning kan på detta sätt minskas med upp till 15—20 procent),
- välja det lämpligaste färdssättet med hänsyn till situationen och behovet,
- utveckla trafiksystemen och därmed också markanvändningen,
- utveckla kollektivtrafikens och gång- och cykeltrafikens funktion och göra den mera attraktiv,
- förena lokala förhållanden och behov med beaktande av samhällsstrukturen,
- nyttiggöra avtalet mellan Europeiska kommissionen och bilindustrin om minskad genomsnittlig bränsleförbrukning i nya fordon (förutsätter att finländska konsumenter väljer energisnålare fordon),
- höja transporteffektiviteten utifrån resultaten av logistiska undersökningar,
- utveckla pendlingstrafiken,
- starta pilotprojekt (som pilotprojektet med cykelcenter),
- gradera bilskatten enligt miljöhänsyn (såsom låg bränsleförbrukning och obetydliga utsläpp),
- arbeta för att nedsmutsande begagnade bilar inte införs i stora mängder,

— bestämma ett lägre beskattningsvärde än det nominella värdet för resebiljetter som betalas av arbetsgivaren,

— ställa som centralt mål vid resultatförhandlingar med Vägförvaltningen att förvaltningen i sina val stöder trafiksystem som minimerar koldioxidutsläppen och andra utsläpp och som ser till att vägnätet av lägre rang är i trafikerbart skick året runt,

— utveckla befintliga avtal (till exempel de ömsesidiga avsiktsförklaringarna mellan trafiksystemets parter och energisparavtal som avser inbesparingar i energiförbrukningen inom transportbranschen) och

— öka den samlade satsningen på forskning med hänsyn till att trafiken är den största källan till utsläpp av växthusgaser.

Utskottet framhåller att hela denna metodarsenal är tillämplig i Finland och att också många andra trafikrelaterade faktorer spelar en roll i att minska utsläppen av växthusgaser. Men samtidigt vill utskottet påpeka att enskilda konsument, hushåll, företag, sammanslutningar och olika aktörer inom den offentliga förvaltningen gör självständiga val som i sista hand avgör vilken betydelse varje enskild metod får och hur stort det övergripande resultatet i detta hänseende blir.

Som ett exempel på vad en enskild metod kan åstadkomma nämner utskottet det ovan tangerade avtalet mellan Europeiska kommissionen och bilindustrin. Enligt detta avtal skall de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya personbilar som säljs inom Europeiska unionens område av medlemmar av europeiska bilindustrin fås ner till målvärdet 148 g/km fram till 2008, vilket

innebär en bensinkonsumtion på fem liter per 100 kilometer. I detta nu är konsumtionen 8 liter per 100 km. För dieseldrivna bilar är det nya målvärdet för bränslekonsumtionen 4,5 liter per 100 km. Från 2008 till 2012 skall målvärdet ytterligare i mån av möjlighet pressas ner till 120 g koldioxidutsläpp per körkilometer. Motsvarande avtal har sedermera undertecknats också med bilindustrierna i Japan och Korea. Utskottet påpekar att bilparken i Finland numera är den äldsta i EU.

Som bakgrundsinformation framhåller utskottet att det totala trafikarbetet inom persontrafiken enligt kommunikationsministeriets kalkyler väntas öka fram till 2010 med 15 procent från nivån 2000 och med 25 procent fram till 2025. Motsvarande tillväxttal för skåpbils- och lastbilstrafiken är 27 respektive 35 procent.

När det gäller bränslekonsumtionen väntas konsumtionen av dieselbränsle överstiga bensinkonsumtionen omkring 2010. Denna trend kan tänkas avspegla dels framväxten av nya energisnålare personbilar, dels utvecklingen i transportdominerade industri- och servicebranscher. Konsumtionen av flygpetroleum väntas öka snabbast, med inemot 4 procent om året, medan energiförbrukningen inom hela trafikområdet ligger under en procent om året.

Utskottet har utrett möjligheterna att använda biobränslen och olika slag av gaser som energikällor och har i det sammanhanget konstaterat att tillgången för närvarande är det största strukturella problemet. Till exempel i huvudstadsregionen kunde bara 120 bussar av en total fordonspark på mer än 1 300 bussar tanka på en gastankningsdepå.

Merparten av koldioxidutsläppen från trafiken härstammar fortfarande från vägtrafiken. Mängderna antas ligga kvar omkring 11–11,5 miljoner ton under 2000–2010. Utsläppen från flygtrafiken väntas öka snabbast men utgöra omkring 5 procent av alla koldioxidutsläpp från trafiken 2010.

Bannätet elektrifieras i snabb takt. De nya elloken är energieffektivare än de dieseldrivna och därmed kan koldioxidutsläppen fram till 2010 förväntas minska med en tredjedel från nivån

2000. En höjning av axeltrycken till 25 eller rentav 30 ton inom varutransporterna bidrar också till större energieffektivitet i branschen. Inom passagerartrafiken införs snabba tågförbindelser, som förväntas locka resenärer att ta tåget i stället för flyget eller sin egen bil. Uppkomsten av bandstäder mellan Helsingfors och Tammerfors och Helsingfors och Åbo väntas öka persontrafiken på dessa banavsnitt. År 2000 stod järnvägstrafiken för bara 2 procent av koldioxidutsläppen från trafiken i Finland, trots att järnvägstrafiken utgjorde 25 procent av varutransporterna och 5 procent av persontrafiken. Resecentra kan anläggas för att främja kombinerade buss- och tågtransporter.

Luftfartsverket uppger att flygtrafiken står för 2 procent av alla koldioxidutsläpp i Finland. Någon minskning är inte i sikte med beaktande av hur kraftigt flygtrafiken har ökat. Däremot kan utsläppen av växthusgaser från flygtrafiken reduceras bland annat genom utveckling av motortekniken och flygledningsmetoderna, bättre planering av flygrutorna och effektivare användning av luftrummet.

Utskottet ser det som en positiv sak att organisationen för internationell civil luftfart ICAO har tagit en aktivare roll i att reducera utsläppen av växthusgaser. Trots detta kom organisationens miljökommitté i januari 2001 fram till att en öppen utsläppshandel på lång sikt är den mest kostnadseffektiva metoden att reducera koldioxidutsläppen, medan frivilliga åtgärder på kort sikt är den bäst framkomliga metoden.

Kyotoavtalet omfattar inte sjöfart och insjötrafik. Utskottet anser att också dessa trafikformer bör arbeta för att reducera utsläppen av växthusgaser precis som alla andra. På denna punkt spelar Internationella sjöfartsorganisationen IMO en viktig roll.

Information, utbildning, motivation

Utskottet lyfter fram följande åtgärder som direkt eller indirekt kan bidra till att reducera utsläppen av växthusgaser:

— bättre handledning i hur man kör ekonomiskt,

- gemensam planering av markanvändning-
en och trafiksystemen i landet,
- en enhetligare samhällsstruktur,
- stöd till kommunerna i planeringen av
markanvändningen,
- gemensamma insatser med kundorganisa-
tionerna för att göra kollektivtrafiken mera att-
raktiv,
- bättre service och mera information för
att främja användningen och
- nya former av samarbete för att gynna
gång- och cykeltrafiken.

Medinflytande i Europeiska gemenskapen och övrigt internationellt samarbete

Enligt utskottets mening är det viktigt att Fin-
land utövar sitt medinflytande på internationell
nivå bland annat genom att

- stödja projekt i syfte att ta fram bättre re-
gelverk för att förbättra fordonens energieffekti-
vit och reducera utsläppen av växthusgaser,
- delta i arbetet för att utveckla principer
för ekonomisk styrning och logistisk informa-
tionsteknik,
- delta i arbetet med EG:s strategi för en in-
tegrerad trafikmiljö och annat internationellt
miljörelaterat trafiksamarbete och
- delta i arbetet i internationella organisa-
tioner i trafiksektorn (som ICAO och IMO) för

effektiv reduktion av utsläppen av växthusga-
ser.

Sammandrag

Trafiken är den enskilda verksamhetssektor som
ger upphov till mest utsläpp av växthusgaser.
Det är möjligt att reducera utsläppen i betydan-
de grad tack vare ny energisnål teknik och forsk-
ningsbaserade samhällslösningar, effektiva tra-
fiksystem och till och med ett körsätt som opti-
merar ett enskilt fordonens energiförbrukning
(eco-driving). Utskottet måste i alla fall konsta-
tera att var och en som kör med ett fordon på tra-
fiklederna i mycket hög grad genom sitt eget val
av fordon och körsätt precis som alla andra som
rör sig i trafiken genom sitt val av trafikmedel
och sätt att ta sig fram avgör i vilken riktning ut-
släppen i sista hand utvecklas. Utskottet upp-
märksammar att havs- och insjötrafiken helt står
utanför avtalet och att inga nämnvärda åtgärder
har vidtagits för luftfartens del.

Utlåtande

Trafikutskottet anför värdsamt som sitt utlåtande

*att miljöutskottet bör beakta det ovan
sagda.*

Helsingfors den 16 maj 2001

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Erkki Pulliainen /gröna
vordf. Annika Lapintie /vänst
medl. Erkki Kanerva /sd
Saara Karhu /sd
Marjukka Karttunen-Raiskio /saml
Eero Lämsä /cent
Raimo Mähönen /sd

Tero Mölsä /cent
Ismo Seivästö /fkf
Timo Seppälä /saml
Lasse Virén /saml
Raimo Vistbacka /saf
Matti Vähänäkki /sd
Harry Wallin /sd.

Sekreterare vid behandlingen i utskottet var
utskottsrådet Vesa Makkonen.