

Kommunikationsutskottet

Statsrådets klimatårsberättelse 2025

Till miljöutskottet

INLEDNING

Remiss

Statsrådets klimatårsberättelse 2025 (B 16/2025 rd): Ärendet har lämnats till kommunikationsutskottet för eventuellt utlåtande till miljöutskottet. Tidsfrist: 3.10.2025.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- miljöråd Magnus Cederlöf, miljöministeriet
- trafikråd Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet
- ledande expert Outi Ampuja, Transport- och kommunikationsverket
- ordförande Jyri Seppälä, Finlands klimatpanel
- enhetschef Ari Nissinen, Finlands miljöcentral.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- VR-Group Ab
- Samkommunen Helsingforsregionens trafik
- Finlands näringsliv rf
- Linja-autoliitto rf
- Moottoriliikenteen Keskusjärjestö
- Finlands naturskyddsförbund rf.

Inget yttrande av

- Finnair Abp.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

(1) Kommunikationsutskottet anser att man i klimatårsberättelsen för 2025 sammantaget har lyckats väl med att redogöra för uppnåendet av miljömålen och konsekvenserna av olika åtgär-

Utlåtande KoUU 14/2025 rd

der. Utskottet granskar i detta utlåtande årsberättelsen utifrån sitt eget ansvarsområde, det vill säga främst ur trafikens perspektiv.

(2) Enligt berättelsen minskade de totala utsläppen (markanvändningssektorn inte medräknad) under 2024 jämfört med föregående år. Utsläppen inom utsläppshandelssektorn minskade klart jämfört med föregående år. Också utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn minskade. Nettoutsläppen, det vill säga de sammanlagda utsläppen och sänkorna (markanvändningssektorn medräknad) minskade något under 2024 jämfört med föregående år.

(3) Utskottet välkomnar att berättelsens tekniska nivå har förbättrats och att man i berättelsen har beaktat de utvecklingsbehov som riksdagen tidigare framfört. Utskottet ser positivt på att bedömningen av utsläppsutvecklingen inom trafiken i allt högre grad innehåller kvantitativa och numeriska uppgifter bland annat om kostnadseffekterna och effekterna av politiska åtgärder.

Utvecklingen av trafikutsläppen

(4) Utsläppen från trafiken utgör en betydande del av Finlands totala utsläpp. Utskottet välkomnar att utsläppen från utsläppshandelssektorn och trafiken enligt berättelsen har minskat. Enligt inkommen utredning påverkas utsläppsutvecklingen inom trafiken av tre centrala faktorer: trafikprestationerna, det vill säga antalet körda kilometer, trafikmedlens energieffektivitet och de drivkrafter som används.

(5) År 2024 låg trafikens andel av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn på cirka 37 procent och av Finlands totala utsläpp på cirka 23 procent. Utsläppsutvecklingen för trafiken har med undantag av år 2024 gått i enlighet med basprognosen (Peikko WEM-P), som väntas leda till att utsläppen från trafiken halveras före 2030.

(6) I berättelsen redogörs det ingående för utvecklingen av trafikutsläppen och för åtgärderna för att nå de uppställda målen. Enligt utskottets uppgifter är det i fortsättningen avgörande för uppnåendet av målen hur effektivt energieffektiviteten i transportsektorn förbättras och hur snabbt övergången till utsläppssnålare drivkrafter sker. Sakkunniga har bedömt att utvecklingen sammantaget åtminstone i nuläget är för långsam för att de mål som ställts upp för transportsektorn på lång sikt ska nås.

(7) Sakkunniga har framfört att om målen i Färdplanen för fossilfria transporter inte nås och kommissionen därför anser att reformen i fråga ska återtas, kan det medföra att Finlands RRF-finansiering minskar med ungefär 80 miljoner euro. Detta framhäver betydelsen av konsekventa och långsiktiga åtgärder.

(8) I berättelsen bedöms ökningen av resorna med personbil stanna av under 2020-talet (Kaisu2). Utskottet noterar att denna bedömning står i strid med den riksomfattande trafiksystemplanen, enligt vilken resorna med personbil ökar med 43 procent fram till 2060. Utskottet påpekar att bedömningarna som görs inom olika förvaltningsområden bör vara konsekventa för att den övergripande utvecklingen inom transportsektorn ska kunna styras på ett ändamålsenligt sätt.

Utlåtande KoUU 14/2025 rd

(9) Enligt inkommen utredning syns en del av de beslut som fattats på senare tid — till exempel sänkningen av distributionsskyldigheten och lösningarna som gäller beskattning och sänkningen av stöden för kollektivtrafik, gång och cykling — ännu inte i bedömningarna i berättelsen. Dessa lösningar inverkar på utsläppsutvecklingen och i synnerhet ändringarna i distributionsskyldigheten bedöms också öka utsläppen. Eftersom konsekvenserna av dessa beslut saknas i berättelsen är det svårt att göra en samlad bedömning av hur målen har uppnåtts och vilka åtgärder som behövs i fortsättningen.

De särskilda förhållandena i Finland

(10) Finland är ett land med långa avstånd och gles bosättning och kollektivtrafik är inte i alla områden ett alternativ till personbilstrafik. I praktiken kommer det därför också i framtiden i många områden att vara nödvändigt att använda personbil. Samtidigt medför Finlands avlägsna läge i förhållande till de viktigaste exportmarknaderna att välfungerande transporter har en avgörande betydelse för hela samhällsekonomin och näringslivets konkurrenskraft.

(11) Det ska vid sidan av genomförandet av miljömålen vara möjligt att utveckla trafiksystemet också utifrån sociala och regionala behov. Särskilt de stora stadsregionerna har en central betydelse och potential när det gäller att minska utsläppen. På motsvarande sätt är det nödvändigt att trots miljömålen trygga de nödvändiga behoven av mobilitet i glesbygden.

(12) Utskottet anser att klimatåtgärderna bör genomföras på ett realistiskt, kostnadseffektivt och socialt rättvist sätt. Medborgarnas mobilitetsbehov och företagens verksamhetsförutsättningar måste tryggas, och det får inte uppstå sådana oskäligen kostnader för trafiken och näringslivets transporter som försvagar konkurrenskraften.

(13) Utskottet anser att också förändringarna i Finlands säkerhetsläge accentuerar vikten av att trygga försörjningsberedskapen och mobiliteten också som en del av klimatpolitiken.

Hållbara drivkrafter i trafiken

(14) Särskilt med tanke på transportbranschen och industrin är det viktigt att säkerställa att åtgärderna för att minska utsläppen från trafiken inte försvagar Finlands konkurrenskraft. Transportkostnaderna i Finland är redan i nuläget höga på grund av de långa avstånden. Högre bränslekostnader kan ha en betydande inverkan på näringslivets konkurrenskraft.

(15) Utskottet betonar behovet av alternativa drivkrafter och mångsidiga drivkraftsalternativ i framtiden. Det är särskilt viktigt att i fortsättningen främja och i den mån det är möjligt trygga tillgången till alternativa drivkrafter och bränslen till rimligt pris. Utskottet anser det därför vara ytterst viktigt att produktionen och ibruktagandet av hållbara biodrivmedel främjas på ett tekniskt neutralt sätt utifrån behoven inom alla transportformer, såväl nationellt som på global nivå.

(16) För att ersätta fossila bränslen med el, vätgas eller biometan krävs också ett tillräckligt omfattande distributionsnät. Enligt den redogörelse som utskottet fått har den allmänt tillgängliga laddningsinfrastrukturen för eldrivna person- och paketbilar utvecklats väl i Finland och man har redan kommit rätt så långt med att uppfylla kraven i infrastrukturförordningen. Laddningsinfra-

Utlåtande KoUU 14/2025 rd

strukturen för tung trafik är tills vidare i huvudsak privat och det finns färre än tio offentliga laddningsstationer. Utskottet anser att tillgången till hållbara drivkrafter och distributionsnäten behöver utvecklas vidare. På grund av de regionala skillnaderna kan det i fortsättningen också vara nödvändigt att bedöma de offentliga finansernas roll i utvecklingen av laddningsinfrastrukturen.

Förnyelse av fordonsparken

(17) År 2024 användes 2,8 miljoner personbilar i trafiken i Finland. Ungefär 11 procent av personbilarna drevs med alternativa drivkrafter. Sammanlagt fanns det 285 145 helt eller delvis eldrivna bilar i trafiken (218 868 bilar år 2023). Av de eldrivna bilarna var 118 297 renodlade elbilar och 159 381 laddhybrider. Antalet gas- och vätgasdrivna personbilar var däremot marginellt. Av personbilarna som registrerades första gången 2024 var 29,5 procent renodlade elbilar och cirka 20 procent laddhybrider. Cirka 7 procent av de lastbilar som registrerades första gången 2024 var el- eller gasdrivna (3,6 procent år 2023). De eldrivna lastbilarnas andel var knappa 2 procent (1 procent 2023) och de gasdrivna lastbilarnas andel cirka 5 procent (2,5 procent 2023). Bland bussarna som genomgick första registrering 2024 var 57 procent eldrivna. Eldrivna bussar används huvudsakligen i stadstrafiken.

(18) Förnyelsen av fordonsparken kan påskyndas till exempel genom anskaffnings- eller konverteringsstöd och skrotningspremier. Stöden kan främja övergången till nyare fordon med lägre utsläpp. Sakkunniga har framfört att eventuella nya stöd bör riktas på ett kostnadseffektivt sätt och att de ska gynna i synnerhet sådana områden, fordonsslag eller grupper inom vilka det är särskilt utmanande att övergå till utsläppssnåla alternativ.

Teknikens möjligheter

(19) Utskottet betonar teknikens och kommunikationssektorns betydelse när det gäller att minska trafikutsläppen. Artificiell intelligens och digital teknik kan öka smidigheten och energieffektiviteten inom transportsektorn, vilket kan bidra till att målen för utsläppsminskning nås. Bättre utnyttjande av artificiell intelligens och data kan minska onödig trafik, effektivisera logistiken och förbättra trafiksystemets funktion. Med hjälp av olika applikationer för intelligenta transportsystem och automatiserade styrsystem kan transporter och trafikflöden optimeras, vilket förbättrar smidigheten i trafiken och minskar utsläppen kostnadseffektivt.

(20) Det är viktigt att Finland i sin trafikpolitik drar nytta av tillgänglig teknik och innovationer för att främja hållbarare transportlösningar.

Osäkerhetsfaktorer

(21) Sakkunniga har lyft fram utmaningarna med att minska utsläppen inom markanvändningssektorn som en central osäkerhetsfaktor och påpekat att det är viktigt att finna fungerande lösningar inom den sektorn.

(22) Utskottet påpekar att det inte är bra att de extra kostnader som uppkommer av olika osäkerhetsfaktorer och eventuella ändringar i bedömningssätten för exempelvis kolsänkorna i fortsätt-

Utlåtande KoUU 14/2025 rd

ningen i allt högre grad riktas till transportsektorn, som redan i nuläget bär det centrala ansvaret för målen om minskade utsläpp.

Uppnåendet av miljömålen

(23) Trafikens betydelse för Finlands totala utsläpp är stor, och det behövs omfattande åtgärder för att minska utsläppen. Utskottet betonar dock att åtgärderna på en och samma gång ska vara realistiska, kostnadseffektiva och socialt rättvisa och att de inte ska medföra sådana oskäligen kostnader för trafiken eller näringslivets transporter som äventyrar konkurrenskraften. Finlands särdrag, såsom gles bosättning och långa transportavstånd, är särskilt utmanande för åtgärderna för att minska trafikutsläppen. Utskottet anser att miljöåtgärderna bör vara proportionerliga också med beaktande av Finlands särskilda förhållanden.

(24) När det gäller att minska utsläppen från trafiken är det viktigt med långsiktighet både i fråga om målen som ställs upp och de politiska åtgärder som fastställs för att genomföra dem. Utskottet fäster vikt vid att klimatpolitiken ska vara följdriktig, förutsägbar och långsiktig, både för att uppnå miljömålen för trafiken och bland annat för att trygga företagens planering och vilja att investera.

(25) Utskottet betonar dessutom att det är viktigt att miljömålen och skyldigheterna är jämförbara globalt sett för att man ska kunna bevara och utveckla Finlands och Europas konkurrenskraft. Detta är särskilt viktigt med tanke på utsläppsmålen och konkurrenskraften inom sjöfarten och luftfarten.

(26) Utskottet betonar att Finlands särskilda förhållanden, medborgarnas mobilitetsbehov och konkurrenskraften för transporterna och näringslivet också i fortsättningen måste beaktas vid planeringen och genomförandet av klimatpolitiken.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att miljöutskottet beaktar det som sägs ovan.

Utlåtande KoUU 14/2025 rd

Helsingfors 30.9.2025

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Jouni Ovaska cent
vice ordförande Timo Furuholm vänst
medlem Marko Asell sd
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Petri Huru saf
medlem Marko Kilpi saml
medlem Mauri Kontu cent
medlem Johan Kvarnström sd
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Martin Paasi saml
ersättare Vesa Kallio cent
ersättare Tere Sammallahti saml.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.