

Kommunikationsutskottet

Statsrådets redogörelse om den nationella energi- och klimatstrategin

Till ekonomiutskottet

INLEDNING

Remiss

Statsrådets redogörelse om den nationella energi- och klimatstrategin (SRR 8/2025 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för utlåtande till ekonomiutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- ledande sakkunnig Bettina Lemström, arbets- och näringsministeriet
- trafikråd Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet
- specialsakkunnig Sally Weaver, miljöministeriet
- professor Heikki Liimatainen, Liikenteen tutkimuskeskus Verne
- ledande expert Outi Ampuja, Transport- och kommunikationsverket
- branschdirektör Jari Liski, Meteorologiska institutet
- enhetschef Ari Nissinen, Finlands miljöcentral
- direktör, Europafrågor Tanja Lähdetluoma, VR-Group Abp
- chef för samhällsrelationer Anna Sotaniemi, Finnair Abp
- Public Affairs Manager Mattias Hellström, Neste Abp
- chef för samhällsrelationer VilhARTTI Hanhilahti, North European Oil Trade Oy
- Head of Sustainability Performance Emilia Lamminpää, St1 Nordic Oy
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet rf
- ekonom, klimatpolitisk expert Petteri Haveri, Finsk Energiindustri rf
- ledande sakkunnig Tuomas Tikka, Kemiindustrin KI rf
- intressebevakningsdirektör Ari Herrala, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- verkställande direktör Piia Karjalainen, Finlands Hamnar rf
- specialsakkunnig Mats Björkendahl, Rederierna i Finland rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Finlands klimatpanel
- Landskapsförbunden för Västra Finland
- Norra Karelen landskapsförbund
- Finlands Kommunförbund
- Finavia Abp

Utlåtande KoUU 4/2026 rd

- Finlands näringsliv rf
- Etanoliautoilijat ry
- FiCom rf
- Centralhandelskammaren
- Linja-autoliitto ry
- Logistiikkayritysten Liitto ry
- Teknologiindustrin rf
- Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

(1) Kommunikationsutskottet anser att energi- och klimatstrategin är en betydande och omfattande helhet som drar upp riktlinjer för Finlands klimat- och energipolitik långt in i framtiden. Utskottet anser att det är viktigt att målen enligt klimatlagen nås och betonar att åtgärderna för att minska utsläppen ska vara verkningsfulla, kostnadseffektiva och förutsägbara.

(2) Utskottet har i tidigare utlåtanden (KoUU 32/2022 rd, KoUU 33/2022 rd och KoUU 3/2017 rd) betonat transportsektorns centrala roll när det gäller att uppnå utsläppsminskningar, men samtidigt även vikten av att trygga trafiksystemets funktion, skäliga kostnader och Finlands konkurrenskraft. Utskottet anser att dessa utgångspunkter fortfarande är aktuella.

(3) Finland är ett glest befolkat land med långa transportavstånd, där bilism är nödvändigt på många håll och där transporter inom den tunga vägtrafiken inte i någon större utsträckning kan ersättas med andra transportformer. Dessutom ligger Finlands avlägset från de centrala exportmarknaderna, vilket framhäver sjö- och flygtrafikens samt landsvägstransporternas betydelse för näringslivets konkurrenskraft och försörjningsberedskapen.

Utsläppsutvecklingen och måluppfyllelsen med avseende på trafiken

(4) Enligt redogörelsen uppgick de totala utsläppen 2024, exklusive markanvändningssektorn, till 38,8 miljoner ton koldioxidekvivalenter, vilket innebär en minskning med 46 procent jämfört med 1990. År 2030 beräknas de totala utsläppen uppgå till drygt 28 miljoner ton koldioxidekvivalenter och år 2040 till cirka 12 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Detta motsvarar en minskning med cirka 60 respektive 83 procent jämfört med 1990 års nivå.

(5) Utsläppen från trafiken inom landet uppgick 2024 till 9,8 miljoner ton koldioxidekvivalenter, och trafiken är fortfarande en av de viktigaste utsläppskällorna inom ansvarsfördelningssektorn. Utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn bör 2030 uppgå till högst 17,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Enligt redogörelsen kommer utsläppen genom nya politiska åtgärder att bli cirka 18,9 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2030, dvs. 1,7 miljoner ton koldioxidekvivalenter över målnivån utan flexibilitet. Uppnåendet av målet bygger delvis på överskottsenergi från tidigare år och på flexibiliteten inom utsläppshandeln.

Utlåtande KoUU 4/2026 rd

(6) Utskottet noterar att det i redogörelsen konstateras att uppnåendet av klimatneutralitet före 2035 förutsätter att utsläppsminskningarna och upptagen ökar med cirka 34 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Utskottet anser det viktigt att detta betydande tilläggsbehov och de anknytande osäkerhetsfaktorerna lyfts fram öppet. Osäkerhetsfaktorerna gäller framför allt utfallet av tekniska sänkor, såsom BECCS-investeringar, och markanvändningssektorn.

(7) Utskottet anser att förhållandet mellan målen och de tillgängliga metoderna förutsätter fortlöpande realistisk bedömning. Den tekniska utvecklingen utgör en central del av lösningen, men utskottet betonar att man inte enbart kan förlita sig på tekniken. Samtidigt anser utskottet det viktigt att eventuella tilläggsåtgärder inte leder till oskäliga kostnader för medborgarna eller näringslivet.

Konkurrenskraft, förutsägbarhet och konsekvens i regleringen

(8) Utskottet anser att förutsägbarhet i omvärlden är en central förutsättning för investeringar och lösningar som stöder utsläppsminskningar. Förutsägbar och konsekvent reglering ger industrin och företagen möjlighet att genomföra långsiktiga investeringar till exempel i utsläppssnål materiel, förnybara bränslen och distributionsinfrastruktur.

(9) Utskottet lägger vikt vid teknikneutralitetsprincipen. Målen för utsläppsminskningar ska fastställas tydligt, men när det gäller medlen bör man undvika att gynna en enskild teknologi i en situation där olika drivkraftslösningar kan komplettera varandra. Metoderna bör riktas in på ett jämnt sätt och överlappande reglering bör undvikas.

(10) Utskottet fäster även uppmärksamhet vid de särskilda omständigheterna i Finland. Exempelvis ska den teknik som används i den tunga trafiken — såsom system för efterbehandling av utsläpp — vara lämpade för nordliga förhållanden där sträng kyla ställer särskilda krav. Finlands långa avstånd och krävande väderförhållanden måste beaktas i vår EU-påverkan.

Distributionsskyldighet, ETS2 och förnybara drivmedel

(11) Utskottet anser att distributionsskyldigheten är ett viktigt sätt att uppnå utsläppsminskningar. I redogörelsen konstateras det att höjningen av distributionsskyldigheten har begränsats tillfälligt 2024—2027, men att 2030 års nivå är 34 procent. Utskottet betonar vikten av biobaserade och förnybara drivmedel särskilt när det gäller att minska utsläppen från tung trafik och den befintliga fordonsparken.

(12) Utskottet noterar att distributionsskyldigheten för drivmedel och ETS2-utsläppshandeln som ska införas 2027 delvis gäller samma sektorer. Utskottet anser inte att överlappande skyldigheter är ändamålsenliga och anser att de samlade konsekvenserna måste bedömas noggrant för att kostnadsbelastningen inte ska bli oskälig.

(13) För att nya drivkrafter ska bli vanligare krävs det en fungerande distributionsinfrastruktur. Utskottet understryker särskilt betydelsen av laddnings- och tankningsnätet för tung trafik. Utveckling av infrastrukturen är en förutsättning för att en teknikneutral omställning ska kunna genomföras i praktiken.

Utlåtande KoUU 4/2026 rd

Elektrifiering, tung trafik och mineralberoende

(14) Elektrifieringen av trafiken, särskilt vad gäller personbilsbeståndet, stöder tydligt målen för minskning av utsläppen. Utskottet ser positivt på denna utveckling. Samtidigt konstaterar utskottet att det i nuläget är svårt att fullständigt elektrifiera den tunga trafiken och att olika drivkraftslösningar — såsom biodrivmedel, biogas och väte — har en betydande roll.

(15) Utskottet noterar att batteritekniken medför mineralberoenden för Europa och att detta kan innebära geopolitiska och ekonomiska risker. Detta understryker betydelsen av teknikneutralitet och försörjningsberedskap.

Sjöfart och luftfart samt försörjningsberedskap

(16) Omkring 96 procent av Finlands utrikeshandel går sjövägen. Utskottet anser det viktigt att betydelsen av sjö- och luftfarten för Finlands konkurrenskraft, tillgänglighet och försörjningsberedskap beaktas i vår EU-påverkan. Utöver tillgången till hållbara bränslen är det viktigt att främja användningen av dem och se till att det fortsatt finns finansieringsmöjligheter.

(17) Utskottet ser det som problematiskt att flygbränsle inte längre ingår i försörjningsberedskapslagren. En funktionssäker flygtrafik är ett viktigt element i Finlands tillgänglighet och övergripande säkerhet.

Färdsätt, MBT-avtal och social rättvisa

(18) Utskottet konstaterar att cirka 60 procent av utsläppen från trafiken uppkommer på korta resor. I tätorter är främjandet av kollektivtrafik, gång och cykling ett effektivt sätt att minska utsläppen. MBT-avtalen kan påverka samhällsstrukturen, infrastrukturen och förutsättningarna för hållbara färdsätt. Finansieringslösningarna spelar en viktig roll för att målen ska nås.

(19) Utskottet betonar att de medel som samlas in till den sociala klimatfonden inte ska användas för basfinansiering av trafiken, utan att de i första hand ska lindra de olägenheter som klimatåtgärderna orsakar, såsom eventuell transportfattigdom.

Markanvändningssektorn och ansvarsfördelningen

(20) Enligt redogörelsen är utvecklingen inom markanvändningssektorn förenad med betydande osäkerhetsfaktorer, och utvecklingen av kolsänkorna har varit svag. Utskottet anser att om målen för markanvändningssektorn inte nås, bör underskottet inte överföras till transportsektorn som ytterligare skyldigheter.

Kommunikationssektorn och tekniska möjligheter

(21) Kommunikationsnäten och digitaliseringen erbjuder betydande möjligheter att minska utsläppen. Intelligent transportlösningar, trafikstyrningssystem, digital logistik, möjligheter till distansarbete och databaserad optimering av trafiksystemet kan förbättra energieffektiviteten och minska utsläppen utan att mobiliteten försämras.

Utlåtande KoUU 4/2026 rd

(22) Utskottet anser det vara viktigt att de möjligheter som tekniken erbjuder utnyttjas fullt ut, men konstaterar samtidigt att tekniken i sig inte räcker till, utan att det vid sidan av den behövs en konsekvent och förutsägbar politik.

Slutsatser

(23) Kommunikationsutskottet anser att det är viktigt att klimatmålen nås och menar att transportsektorn har en framträdande roll när det gäller att uppnå målen. Samtidigt betonar utskottet att åtgärderna ska vara realistiska, kostnadseffektiva och teknikneutrala samt beakta Finlands särskilda omständigheter, konkurrenskraft och försörjningsberedskap.

(24) Utskottet anser det viktigt att förhållandet mellan målen och metoderna kontinuerligt utvärderas och att osäkerhetsfrågorna lyfts fram öppet. En förutsägbar och konsekvent omvärld är en förutsättning för att industrin och aktörerna inom transportsektorn ska kunna genomföra investeringar så att utsläppsminskningar ska kunna uppnås på ett kontrollerat och hållbart sätt.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att ekonomiutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 5.3.2026

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Jouni Ovaska cent
vice ordförande Timo Furuholm vänst
medlem Pekka Aittakumpu saf
medlem Marko Asell sd
medlem Heikki Autto saml
medlem Atte Harjanne gröna
medlem Petri Huru saf
medlem Aleksi Jäntti saml
medlem Marko Kilpi saml
medlem Mauri Kontu cent
medlem Johan Kvarnström sd
medlem Mats Löfström sv
medlem Pinja Perholehto sd.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.