

Kommunikationsutskottet

Statsrådets redogörelse: klimatplan på medellång sikt

Till miljöutskottet

INLEDNING

Remiss

Statsrådets redogörelse: klimatplan på medellång sikt (SRR 9/2025 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för utlåtande till miljöutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- miljöråd Outi Honkatukia, miljöministeriet
- trafikråd Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet
- ledande expert Outi Ampuja, Transport- och kommunikationsverket
- branschdirektör Jari Liski, Meteorologiska institutet
- professor Heikki Liimatainen, Liikenteen tutkimuskeskus Verne
- enhetschef Ari Nissinen, Finlands miljöcentral
- direktör, Europafrågor Tanja Lähdetluoma, VR-Group 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
- Finlands näringsliv rf
- Etanolautoilijat ry
- FiCom rf

Utlåtande KoUU 5/2026 rd

- Centralhandelskammaren
- Linja-autoliitto ry
- Cykelförbundet rf
- Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry.

Utskottet har fått ett meddelande, ingenting att yttra

- Finavia Abp
- Teknologiindustrin rf.

Utskottet har fått ett meddelande, inget att anmärka

- Finnair Abp.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

(1) Utskottet anser det vara viktigt att Finland konsekvent går mot klimatlagens mål. Klimatplanen på medellång sikt (Kaisu) har en central betydelse särskilt för utsläppsminskningarna inom ansvarsfördelningssektorn, av vilka transporter utgör den viktigaste delen.

(2) Utskottet hänvisar till sina tidigare utlåtanden (KoUU 32/2022 rd och KoUU 23/2017 rd) och konstaterar att åtgärderna för att minska utsläppen från transporter samtidigt ska vara ambitiösa, realistiska och kostnadseffektiva. Åtgärderna ska vara förutsägbara och socialt hållbara och får inte medföra oskäliga kostnader för medborgarna, transporterna eller näringslivet. Finlands särförhållanden — långa avstånd, gles bosättning och transportberoendet i en exportdriven ekonomi — måste beaktas konsekvent.

(3) Utskottet betonar att riktlinjerna i utlåtandet stämmer överens med utlåtandet KoUU 4/2026 rd om energi- och klimatstrategin (SRR 8/2025 rd).

Utsläppsutvecklingen och målsättningarnas tillräcklighet

(4) Enligt redogörelsen ska utsläppen från ansvarsfördelningssektorn vara högst 17,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2030, vilket innebär en minskning med 50 procent jämfört med 2005. År 2024 uppgick utsläppen från ansvarsfördelningssektorn till 25,4 miljoner ton koldioxidekvivalenter, det vill säga 26 procent mindre än 2005.

(5) Enligt basscenariot (WEM) uppgår utsläppen 2030 till cirka 18,9 miljoner ton koldioxidekvivalenter, vilket innebär att behovet av ytterligare minskning är cirka 1,7 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Utskottet konstaterar att de nuvarande åtgärderna inte ensamma räcker till för att uppnå målet för 2030 utan flexibilitet. Överskottet på cirka 3,8 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2021—2024 samt möjligheten att utnyttja ETS1-flexibiliteten (0,7 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år, sammanlagt 7 miljoner ton 2021—2030) underlättar fullgörandet av skyldigheten, men undanröjer inte det strukturella behovet av utsläppsminskning.

Utlåtande KoUU 5/2026 rd

(6) Utskottet fäster uppmärksamhet vid att utsläppen i 2035 års WEM-scenario är cirka 15,4 miljoner ton koldioxidekvivalenter, medan målbanan förutsätter en nivå under 10 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Det visar att målen och metoderna inte till alla delar är i linje. Att åtgärderna för att minska utsläppen är otillräckliga i nuläget kan leda till att de måste skärpas i ett senare skede, vilket kan öka kostnadsbelastningen för både hushållen och företagen.

(7) Utskottet betonar vikten av att osäkerhetsfaktorerna öppet lyfts fram. Tekniken erbjuder betydande möjligheter, men tekniken räcker inte ensam till, utan det behövs också politiska lösningar. Deras ekonomiska konsekvenser kan dock vara betydande, och därför accentueras betydelsen av konsekvensbedömning och kostnadseffektivitet.

EU-ramen och förändringarna i regleringsmiljön

(8) Utskottet konstaterar att det sedan redogörelsen blev klar har skett förändringar på EU-nivå som påverkar bedömningen. Utgångspunkterna har ändrats i och med riktlinjerna för bilindustrin och senareläggningen med ett år av ikraftträdandet av ETS2-systemet som påverkar bränsledistributionen.

(9) Utskottet noterar att ETS2 och den nationella distributionsskyldigheten delvis överlappar varandra som styrmedel. Utskottet anser att det inte är ändamålsenligt att ha överlappande reglering, utan betonar att regleringen ska vara tydlig, teknikneutral och rättvis. Åtgärderna ska riktas på ett enhetligt sätt och man ska undvika situationer där flera mekanismer medför kostnader för samma utsläpp.

Transportsektorn och kostnadseffekterna

(10) Transporterna är den största utsläppskällan inom ansvarsfördelningssektorn. Utskottet anser att åtgärderna för att minska utsläppen från trafiken är centrala, men betonar att fungerande transporter och skäliga kostnader är nödvändiga för Finlands konkurrenskraft. Utvidgningen av utsläppshandeln ökar särskilt kostnaderna för tung trafik och påverkar direkt logistikkostnaderna.

(11) Utskottet betonar teknikneutralitet särskilt i fråga om tung trafik. En fullständig elektrifiering av den tunga trafiken är tills vidare en utmaning, och alternativa drivkrafter — biogas, förnybara bränslen och väte — är centrala. Det är nödvändigt att utveckla distributions- och tankningsinfrastrukturen för att nya drivkrafter ska kunna bli vanligare. Finlands särförhållanden, såsom det kalla klimatet och de långa avstånden, måste beaktas. Till exempel visar AdBlue-systemens dåliga funktionalitet i hård kyla att det inte är självklart att olika tekniska lösningar är lämpliga överallt.

(12) Utskottet välkomnar att redogörelsen bedömer de sociala konsekvenserna och kostnadseffekterna. Att återinföra konverteringsstödet och stödja gång och cykling är välkomna åtgärder. Samtidigt konstaterar utskottet att kostnadseffektivitetsbedömningarna inte till alla delar är helt jämförbara, särskilt när det gäller gång och cykling.

Utlåtande KoUU 5/2026 rd

Färdplanen för fossilfria transporter och RRF

(13) Färdplanen för fossilfria transporter, som syftar till att halvera utsläppen från transporter och som hör till ansvarsfördelningssektorn, är en del av Finlands plan för återhämtning och resiliens (RRP). Utskottet betonar att Finland bör lägga fram trovärdiga åtgärder för att nå målen för reformen, eftersom kommissionen bedömer hur reformerna framskrider i samband med begäranden om utbetalning. Om genomförandet av en reform anses ha upphört kan det leda till förluster av RRF-finansiering.

Färdsätt, MBT-avtal och spårtrafik

(14) Utskottet betonar att valet av färdsätt har en betydande inverkan på utsläppsutvecklingen. Trots att Finland är ett land med långa avstånd, uppstår enligt redogörelsen cirka 60 procent av utsläppen på korta avstånd. I tätortsregioner är kollektivtrafik, cykling och gång effektiva metoder för att minska utsläppen.

(15) MBT-avtalen har en central roll i planeringen av infrastrukturen och främjandet av hållbara färdsätt. För att målen för avtalen ska kunna nås behövs tillräcklig och förutsägbar finansiering.

(16) Ökad spårtrafik är centralt för att nå målet om klimatneutralitet. Minskat eftersatt underhåll, riktade investeringar och fortsatt elektrifiering stärker konkurrenskraften och förbättrar pendlingsområdenas funktionalitet.

Sjö- och flygtransport

(17) Utskottet betonar betydelsen av inflytande inom EU i fråga om sjö- och flygtransporter. Utöver att främja tillgången till hållbara bränslen är det viktigt att främja användningen av bränslena och finansieringsinstrumentens kontinuitet. För att trygga konkurrenskraften bör regleringen i så stor utsträckning som möjligt basera sig på internationella lösningar.

Kommunikationssektorn och tekniska möjligheter

(18) Digitaliseringen och kommunikationsnäten möjliggör utsläppsminskningar bland annat i fråga om trafikstyrning, smarta transporter, optimering av logistiken och ökat distansarbete. Telematik, realtidsdata och automatisering kan förbättra transportsystemets energieffektivitet. Samtidigt betonar utskottet att utnyttjandet av tekniken förutsätter investeringar och en förutsägbar regleringsmiljö.

(19) Avskiljning och utnyttjande av koldioxid skapar på lång sikt potential att uppnå utsläppsminskningar, men det krävs tydliga förutsättningar för investeringar.

En förutsägbar verksamhetsmiljö och social hållbarhet

(20) Utskottet betonar verksamhetsmiljöns förutsägbarhet. Endast en förutsägbar och konsekvent klimatpolitik skapar förutsättningar för industrin och företagen att göra långsiktiga

Utlåtande KoUU 5/2026 rd

investeringar. Klimatpolitiken måste vara socialt hållbar och trygga medborgarnas försörjning och företagens konkurrenskraft.

(21) Utskottet anser att det är osäkert om målen kan nås utan tillräcklig finansiering och realistiska åtgärder.

Slutsatser

(22) Utskottet anser att klimatplanen på medellång sikt är ett viktigt verktyg för att uppfylla skyldigheterna inom ansvarsfördelningssektorn. Samtidigt konstaterar utskottet att uppnåendet av målen förutsätter att metodernas tillräcklighet kontinuerligt bedöms, att regleringen är enhetlig och att kostnadseffekterna beaktas omsorgsfullt.

(23) Utskottet betonar betydelsen av konkurrenskraft, försörjningsberedskap, social hållbarhet och teknikneutralitet samt att ett välfungerande transportsystem måste tryggas i hela landet.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att miljöutskottet 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.