

Kommunikationsutskottet

Statsrådets redogörelse: Långsiktig klimatplan

Till ekonomiutskottet

INLEDNING

Remiss

Statsrådets redogörelse: Långsiktig klimatplan (SRR 11/2025 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för utlåtande till ekonomiutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- industriråd Petteri Kuuva, arbets- och näringsministeriet
- trafikråd Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet
- miljöråd Outi Honkatukia, miljöministeriet
- 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
- Finlands Kommunförbund
- Finavia Abp
- Motiva Ab
- Finlands näringsliv rf

Utlåtande KoUU 6/2026 rd

- Etanoliautoilijat ry
- FiCom rf
- Centralhandelskammaren
- Linja-autoliitto ry
- Teknologiindustrin rf
- Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry.

Inget yttrande av

- Norra Karelens landskapsförbund
- Cykelförbundet rf.

Utskottet har fått ett meddelande, inget att anmärka:

- Finnair Abp.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

(1) Statsrådet har för första gången lämnat riksdagen en långsiktig klimatplan enligt klimatlagen (423/2022) i form av en redogörelse (SRR 11/2025 rd). Planen granskar utvecklingsvägar fram till 2055 och innehåller flera alternativa scenarier (FIN, BIZ, ENV och PPL). Planen fastställer inte enskilda politiska åtgärder, utan besluten om dem fattas i samband med energi- och klimatstrategin, klimatplanen på medellång sikt samt klimatplanen för markanvändningssektorn.

(2) Kommunikationsutskottet anser att det är viktigt att klimatpolitiken bereds och att beslut fattas på vetenskaplig grund. Den långsiktiga granskningen ger värdefull information om konsekvenserna av olika utvecklingsvägar. Utskottet betonar dock att de alternativ som presenteras i redogörelsen är scenarier och inte prognoser. Utgångsantaganden och avgränsningar har avgörande betydelse för resultaten.

(3) Utskottet granskar redogörelsen särskilt ur transport- och kommunikationssektorns perspektiv, med beaktande av Finlands särskilda förhållanden, transporternas centrala betydelse för näringslivet och konkurrenskraften samt tidigare ställningstaganden som framförts i energi- och klimatstrategin (SRR 8/2025 rd) och klimatplanen på medellång sikt (SRR 9/2025 rd).

Klimatmål och transportsektorns roll

(4) I den långsiktiga klimatplanen granskas utvecklingen mot klimatlagens mål:

- minst 60 procents utsläppsminskning till år 2030 jämfört med 1990,
- minst 80 procents minskning till år 2040,
- 90—95 procents minskning till år 2050, samt
- klimatneutralitet senast år 2035.

(5) Enligt scenarierna i planen minskar utsläppen från inrikestrafiken avsevärt fram till 2055. I FIN-scenariot sjunker utsläppen från 6,5 miljoner ton till 1,1 miljoner ton, och i BIZ-scenariot

Utlåtande KoUU 6/2026 rd

från 6,3 miljoner ton till 0,3 miljoner ton. I ENV- och PPL-scenarierna bygger utsläppsminskningarna delvis på minskad transportprestation.

(6) Utskottet anser det viktigt att utsläppsminskningarna inom trafiken granskas utifrån ett flertal utgångspunkter. Samtidigt påpekar utskottet att inget av de scenarier som presenteras når målet om helt utsläppsfri trafik år 2045 enligt den nationella färdplanen för fossilfria transporter, trots att detta mål är nationellt fastställt. Enligt utskottet är det anmärkningsvärt att inget separat scenario har utarbetats där detta mål uppnås, eftersom en sådan granskning skulle möjliggöra jämförelse av alternativa utvecklingsvägar och medel som når klimatmålen.

Transportprestationer och scenariernas realism

(7) I scenariot Miljön först (ENV) kommer personbilstrafikens prestationer att minska med 27 procent fram till 2055 och godstrafikens prestationer med 6 procent. Också i PPL-scenariot minskar trafikprestationerna.

(8) Utskottet konstaterar att dessa antaganden avviker avsevärt från de nationella prognoserna för transportprestationer och de långsiktiga utvecklingsutsikterna för trafiksystemet. Finland är ett glest befolkat land med långa avstånd. I många områden är bilen ett nödvändigt transportmedel, eftersom kollektivtrafik inte finns tillgänglig i tillräcklig utsträckning. En betydande minskning av person- och godstransporterna skulle enligt utskottet kräva omfattande samhälleliga förändringar, vars genomförande är osäkert.

(9) Scenarierna är internt logiska, men utvecklingen i omvärlden beskrivs inte tillräckligt. Till exempel ser utskottet det som problematiskt att FIN-scenariot utgår från att förbränningsmotorbilar fortfarande säljs i Finland fram till 2045, trots att EU fattat beslut om att avsluta försäljningen av nya förbränningsmotorbilar från 2035. Sådana motsägelser försvagar scenariernas trovärdighet som beslutsunderlag.

Väte, elektrobränslen och tekniska antaganden

(10) I BIZ-scenariot ökar användningen av vätgas och elektrobränslen i trafiken snabbt i takt med att tekniken för avskiljningen av koldioxid utvecklas. Utskottet anser att den tekniska utvecklingen innebär stora möjligheter men att en snabb, marknadsdriven övergång till omfattande användning av dessa energislag i trafiken väcker frågor.

(11) I scenarierna ges ingen information om priser eller kostnadsutveckling för olika drivkrafter och tekniker. Utan sådana ekonomiska antaganden är det svårt att bedöma hur realistisk en snabb övergång till nya drivkrafter är, särskilt inom tung trafik och långväga transporter. Utskottet betonar vikten av teknikneutralitet och anser att kostnadseffekterna för olika lösningar måste granskas öppet.

Logistik och godstrafik

(12) Utskottet beklagar att logistik och godstransporter behandlas förhållandevis lite i redogörelsen Elektrifieringen av persontransporterna har gått snabbare än elektrifieringen av tung

Utlåtande KoUU 6/2026 rd

trafik, vilket innebär att godstransporternas andel av trafikutsläppen ökar proportionellt. Den ökande användningen av förnybara bränslen riktar sig särskilt till dieselbaserade godstransporter.

(13) Största delen av Finlands utrikeshandel transporteras till sjöss. Sjöfartens konkurrenskraft och kostnadsnivå är centrala faktorer för Finlands näringsliv. Utskottet betonar att man i EU-reglering och internationell reglering måste säkerställa jämlika konkurrensförhållanden och undvika överlappande reglering som försämrar Finlands ställning som en exportorienterad ekonomi långt från Centraleuropa.

Konkurrenskraft, förutsägbarhet och tydlig reglering

(14) Utskottet betonar att klimatpolitiken måste vara ekonomiskt och socialt hållbar. Konkurrenskraften och näringslivets verksamhetsförutsättningar måste tryggas. Åtgärderna bör fördelas rättvist mellan sektorer och överlappande reglering undvikas.

(15) Finlands särskilda förhållanden – långa avstånd, kallt klimat och avlägset läge – måste beaktas. Till exempel kräver de tekniska lösningarna för tung trafik att man beaktar förhållanden där alla lösningar inte nödvändigtvis fungerar som planerat.

(16) Utskottet betonar vikten av att kunna förutse förändringar i omvärlden. Den långsiktiga klimatplanen innehåller inga enskilda politiska åtgärder, vilket gör det svårt att bedöma scenariernas konkreta konsekvenser för transportsektorn. Utskottet anser att processerna bör förenklas och fokusera på sådan kunskapsproduktion som faktiskt stöder beslutsfattandet. Arbetet får inte utföras på ett sätt som inte tillför mervärde för de praktiska politiska lösningarna.

Kommunikationssektorn och digitaliseringen

(17) Utskottet understryker kommunikationssektorns och digitaliseringens betydelse på lång sikt. Smarta transporter, digitalisering av trafiken, 5G- och kommande 6G-lösningar, distansarbete, logistikoptimering och datadrivna förbättringar kan bidra till minskade utsläpp utan att försämrat trafikens smidighet eller den ekonomiska aktiviteten. Teknikens möjligheter bör utnyttjas fullt ut, men utskottet betonar att tekniken inte ensam uppnår de behövliga utsläppsminskningarna.

Slutsatser

(18) Kommunikationsutskottet ser positivt på att den långsiktiga klimatplanen erbjuder flera alternativa utvecklingsvägar och bygger på vetenskaplig kunskap. Utskottet anser dock att vissa scenarier grundar sig på antaganden vars realism bör granskas kritiskt, särskilt vad gäller utvecklingen av transportprestationen, den snabba ökningen av vätgas och elektrobränslen samt EU-regleringen.

(19) Utskottet betonar att det är viktigt att nå klimatmålen, men att åtgärderna måste vara realistiska, kostnadsmässigt rimliga och trygga Finlands konkurrenskraft. Smidiga transporter, konkurrenskraftig sjöfart och fungerande logistik är avgörande för Finlands ekonomi.

Utlåtande KoUU 6/2026 rd

(20) Utskottet anser det vara viktigt att den långsiktiga granskningen stöder det konkreta beslutsfattandet och möjliggör en jämförelse mellan alternativa utvecklingsvägar som når målen. Samtidigt betonar utskottet behovet av att säkerställa att klimatpolitiken framskrider konsekvent, förutsägbart och med hänsyn till Finlands särskilda förhållanden.

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 Martin Paasi saml
medlem Pinja Perholehto sd.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.