

Ekonomiutskottet

Statsrådets redogörelse: klimatplan på medellång sikt

Till miljöutskottet

INLEDNING

Remiss

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

Sakkunniga

Utskottet har hört

- miljöråd Outi Honkatukia, miljöministeriet
- konsultativ tjänsteman Reetta Sorsa, jord- och skogsbruksministeriet
- konsultativ tjänsteman Birgitta Vainio-Mattila, jord- och skogsbruksministeriet
- trafikråd Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet
- industriråd Petteri Kuuva, arbets- och näringsministeriet
- specialforskare Kimmo Ollikka, Statens ekonomiska forskningscentral
- forskningschef, specialforskare Juha Mikola, Naturresursinstitutet
- direktör Maiju Seppälä, Energimyndigheten
- ledande beredskapsexpert Tapio Tourula, Försörjningsberedskapscentralen
- branschdirektör Jari Liski, Meteorologiska institutet
- ordförande Jyri Seppälä, Finlands klimatpanel
- utvecklingschef Sampo Soimakallio, Finlands miljöcentral
- vice verkställande direktör Asta Sihvonen-Punkka, Fingrid Abp
- verksamhetsledare Riitta Silvennoinen, Suomen vetyklusteri
- Principal Scientist, Energy Transition Tiina Koljonen, Teknologiska forskningscentralen VTT Ab
- verkställande direktör Harri Laurikka, Bioenergi rf
- ledande expert Janne Peljo, Finlands näringsliv rf
- ekonom, klimatpolitisk expert Petteri Haveri, Finsk Energiindustri rf
- energiexpert Anssi Kainulainen, Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK
- energi- och klimatchef Ahti Fagerblom, Skogsindustrin rf
- verksamhetsledare Annukka Saari, Lokalkraft rf
- direktör för hållbarhetsprogrammet Outi Haanperä, Jubileumsfonden för Finlands självständighet Sitra
- verksamhetsledare Marju Silander, Finlands Egnahemsförbund rf

Utlåtande EkUU 5/2026 rd

- intressebevakningsdirektör Matias Ollila, Finlands förnybara rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Konkurrens- och konsumentverket
- Motiva Ab
- Neova Oy
- Energianvändare i Finland rf
- Industrins Kraft Abp
- Livsmedelsindustriförbundet rf
- Energiakaupungit ry
- Kemiindustrin KI rf
- Koneyrittäjät ry
- Konsumentförbundet rf
- Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf
- Biokretslopp och Biogas Finland rf
- Finlands naturskyddsförbund rf
- professor Markku Kulmala
- professor emeritus Markku Ollikainen.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Utgångspunkter för bedömningen

Klimatplanen på medellång sikt omfattar åtgärderna fram till 2030 för att minska utsläppen från de sektorer som inte omfattas av utsläppshandeln, det vill säga den så kallade ansvarsfördelningssektorn, och utsikterna fram till 2040. Planen grundar sig på den reviderade klimatlagen som trädde i kraft 2022, på EU:s klimatlagstiftning och på riktlinjer i Petteri Orpos regeringsprogram. Planen innehåller både en bedömning av de nuvarande åtgärdernas tillräcklighet och ytterligare åtgärder för att uppnå målen.

Åtagandet för 2030 enligt EU:s ansvarsfördelningsförordning är också den dimensioneringsgrund som används i Kaisu-planen, vilket innebär att ansvarsfördelningssektorns utsläppsminskning åtagande är 50 procent jämfört med 2005 års nivå. Åtgärder för att minska utsläppen fastställs för ansvarsfördelningssektorns hela tillämpningsområde och samtidigt dras det upp riktlinjer för ett tillräckligt antal åtgärder i förhållande till Finlands åtaganden och mål. Åtgärderna bildar en helhet, det vill säga ett åtgärdsprogram, som omfattar olika stöd och främjande åtgärder.

Ekonomiutskottet har i sina tidigare utlåtanden om klimatplanen på medellång sikt och även i övrigt i sina bedömningar av klimatpolitiken ansett att åtgärdernas kostnadseffektivitet, marknadsmässighet och teknikneutralitet är centrala utgångspunkter. Dessa är också utgångspunkterna för den aktuella granskningen.

Utlåtande EkUU 5/2026 rd

Lägesbilden, åtgärderna och osäkerhetsfaktorerna inom ansvarsfördelningssektorn

Utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn har minskat rätt jämnt under de senaste åren, trots att utsläppen minskat mindre än tidigare 2024. År 2024 uppgick utsläppen från ansvarsfördelningssektorn till 25,4 miljoner ton koldioxidekvivalenter, och de har minskat med cirka 26 procent sedan 2005. Transporterna (35 %), jordbruket (25 %), arbetsmaskinerna och den separata uppvärmningen av byggnader utgör de största utsläppskällorna.

Utsläppsminskningensåtagandet enligt EU:s ansvarsfördelningsförordning innebär för Finland en utsläppsnivå på högst 17,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2030. Utsläppsminskningstakten är inte tillräcklig under periodens sista år, men tack vare de flexibilitetsmekanismer som står till buds, särskilt ETS-flexibiliteten, har det bedömts att man kan hålla fast vid åtagandet. De kalkyler som ligger till grund för planen är förenliga med beräkningsgrunden för den nationella klimat- och energistrategin. Klimatplanen på medellång sikt innehåller ett betydande antal tilläggsåtgärder, och utskottet anser att det har varit viktigt att utgå från kostnadseffektiviteten och godtagbarheten vid valet av åtgärder. Utsläppsminskningensåtgärder har fastställts för ansvarsfördelningssektorns hela tillämpningsområde. Samtidigt kan man säga att tilläggsåtgärderna som helhet består av små bäckar och att de enskilda åtgärderna är tämligen små.

Vid ekonomiutskottets sakkunnigutfrågning framhövdes att uppnåendet av utsläppsminskningensmålet är förenat med betydande osäkerhetsfaktorer. Osäkerheten hänför sig särskilt till att uppnåendet av målet i hög grad stöder sig på användning av flexibilitet eller anskaffning av utsläppsenheter från andra länder. Utskottet fäster uppmärksamhet vid att tillgången till utsläppsminskningensenheter och prisnivån är förenade med betydande osäkerhetsfaktorer. Det har dessutom blivit en ännu större utmaning att uppnå målet i och med att markanvändningssektorn blivit en utsläppskälla. Det ökar å ena sidan behovet av nya åtgärder som ökar sänkorna inom markanvändningssektorn och å andra sidan behovet av utsläppsminskningensåtgärder inom ansvarsfördelningssektorn.

Under utfrågningen i utskottet har sakkunniga påpekat att de planerade åtgärderna inte alls lämnar någon buffert mellan den förväntade utvecklingen och målnivån enligt EU-åtagandet. För att EU-åtagandena ska nås bör alla planerade åtgärder genomföras fullt ut och det finns inget utrymme för negativa överraskningar.

Ekonomiutskottet välkomnar att man i planen på medellång sikt också har strävat efter att bedöma åtgärdernas kostnadseffektivitet. Samtidigt betonar utskottet vikten av att ytterligare bedöma metodernas kostnadseffektivitet med tanke på klimatpolitiken som helhet: till exempel leder användning av ETS-flexibiliteten till ett inkomstbortfall för Finland då de utsläppsrätter som tilldelats Finland upphävs i en utsträckning som motsvarar flexibiliteten. Sakkunniga har under utfrågningen framfört att det vore bra att till exempel jämföra de inkomster för försäljning av utsläppsrätter som går förlorade med identifierade kostnader för åtgärder och att överväga att vidta de mest kostnadseffektiva tilläggsåtgärderna för att minska utsläppen i större utsträckning än vad som föreslås i planen. Detta kan i synnerhet tala för elektrifiering av transporter och arbetsmaskiner i större utsträckning än vad som framförs i planen.

Utlåtande EkUU 5/2026 rd

Särskilt transporter har en central betydelse för fullgörandet av åtagandena enligt ansvarsfördelningsförordningen: inrikestransporterna, exklusive flygtransporterna, står för nästan 40 procent av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn. I klimatplanen på medellång sikt konstateras det att transporter inte kommer att uppnå det tidigare uppsatta utsläppsminskningsmålet, det vill säga 50 procent, fram till 2030. Ekonomiutskottet fäster också uppmärksamhet vid den risk som identifierats i redogörelsen för att Europeiska kommissionen kan anse att reformen enligt färdplanen för fossilfria transporter har upphört, vilket kan orsaka en inkomstförlust för Finland på upp till cirka 80 miljoner euro i RRF-finansiering.

Samtidigt är genomförandet av den grundläggande prognosen för växthusgasutsläppen från transporter förenad med ett förändringstryck till följd av aktuella lagstiftningsförslag inom EU och inledandet av EU:s utsläppshandel för bränsledistribution vid ingången av 2028. När åtgärder inom transportsektorn planeras är det dessutom viktigt att identifiera sektorns betydelse för Finlands konkurrenskraft: på grund av vårt läge, avstånden och klimatet är transporter och logistiken ännu viktigare för Finland än för våra konkurrenter, och logistikkedjans totala avgiftsbörda är hög i Finland jämfört med de centrala konkurrentländerna.

Ekonomiutskottet anser också i fråga om åtgärderna inom jordbruket att en central utgångspunkt för bedömningen är att åtgärderna riktas in på de mest verkningsfulla och kostnadseffektiva lösningarna. Utskottet välkomnar att redogörelsen identifierar betydelsen av biogas och återvinning av näringsämnen och sambandet med försörjningsberedskapen.

Under utfrågningen i ekonomiutskottet har sakkunniga också fäst uppmärksamhet vid de risker som särskilt hänför sig till kopplingarna mellan markanvändningssektorn (LULUCF) och ansvarsfördelningssektorn i EU:s klimatlagstiftning. Kopplingarna innebär att ett underskott inom markanvändningssektorn överförs på ansvarsfördelningssektorn, om sektorns mål inte kan nås på något annat sätt, till exempel genom att köpa utsläppsenheter från andra EU-länder. Det finns också skillnader i LULUCF-beräkningen mellan olika medlemsländer. Ekonomiutskottet fäster uppmärksamhet vid risken för att utsläppsminskningar som borde ha genomförts inom markanvändningssektorn 2021—2025 överförs på ansvarsfördelningssektorn. Det har däremot inte ansetts ekonomiskt lönsamt eller ens praktiskt taget möjligt att täcka denna utsläppsmängd genom åtgärder inom ansvarsfördelningssektorn.

Den största riskfaktorn har i klimatplanen på medellång sikt identifierats vara särskilt huruvida den uppskattade nuvarande utvecklingen genomförs. Ekonomiutskottet identifierar också den oro som framfördes vid utfrågningen av sakkunniga över att det inte finns finansiering eller beslut om finansiering för alla åtgärder som föreslås i Kaisu. Genomförandet av planen beror i synnerhet på hushållens och företagens beslut, prisutvecklingen och den ekonomiska situationen. Till exempel när det gäller transporter kräver scenariomodellen många antaganden om hur handeln med nya bilar utvecklas under de kommande åren och en hur stor andel av de nya bilarna som är renodlade elbilar.

Osäkerhetsfaktorerna i utsläppsutvecklingen inom ansvarsfördelningssektorn framhäver behovet av uppföljning och uppdatering av åtgärderna under de närmaste åren. Utskottet fäster också uppmärksamhet vid att bestämmelserna om ansvarsfördelningssektorn för närvarande sträcker

Utlåtande EkUU 5/2026 rd

sig fram till 2030. Vilka bestämmelser som kommer att gälla efter 2030 hänger samman med fastställandet av EU:s klimatmål för 2040 och preciseras i samband med beredningen.

Ekonomiutskottet betonar att man i de kommande åtgärderna som helhet bör betona sådana styrmedel som förbättrar åtgärdernas kostnadseffektivitet och affärsmöjligheterna. Elektrifieringen har en central roll när det gäller att minska utsläppen, och det är väsentligt att investeringsmiljön och regelverket för förnybar energi är internationellt konkurrenskraftiga och att klimatlösningarna integreras i samhällets grundläggande infrastruktur.

Behov av att utveckla planeringssystemet för klimatpolitiken

Utskottet har till exempel i sitt utlåtande om den föregående klimatplanen på medellång sikt (EkUU 65/2022 rd — SRR 4/2022 rd) lyft fram utvecklingsbehov som gäller planeringssystemet för klimatpolitiken och som fortfarande till centrala delar är aktuella:

"Också Finlands system för planering av klimatpolitiken är komplicerat och behöver effektiviseras. Planeringssystemets komplexitet försvårar genomförandet av målen, ökar de administrativa kostnaderna och försämrar systemets transparens. För att uppfatta helhetsbilden och kostnaderna för klimatpolitiken är det viktigt att i de klimatpolitiska planerna också inkludera uppskattningar av marginalkostnaderna för olika utsläppsminskningsåtgärder. I stället för att utarbeta separata redogörelser, planer och rapporter inom olika sektorer är det viktigare att koncentrera resurserna till att söka nya lösningar och mer proaktivt påverka EU. Också sektorsintegrationen talar för en sammanslagning av processerna."

Problempunkterna i planeringssystemet för klimatpolitiken till följd av både nationell reglering och EU-reglering är huvudsakligen oförändrade: systemet behöver fortfarande strömlinjeformas, trots att planerna har utvecklats till exempel i fråga om bedömningen av åtgärdernas kostnadseffektivitet. Till exempel överlappar de tre klimatpolitiska redogörelserna som för närvarande är anhängiga i riksdagen delvis varandra, det vill säga energi- och klimatstrategin (SRR 8/2025 rd), klimatplanen på medellång sikt (SRR 9/2025 rd) och den långsiktiga klimatplanen (SRR 11/2025 rd). Den parallella behandlingen som delvis framskrider i olika takt är inte ägnad att ge en helhetsbild av klimatpolitiken. Ekonomiutskottet fäster också uppmärksamhet vid att man med tanke på redogörelserna och deras betydelse för riksdagsbehandlingen bör sträva efter att behandlingen av redogörelserna i fortsättningen infaller i början av valperioden.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Ekonomiutskottet föreslår

att miljöutskottet beaktar det som sägs ovan.

Utlåtande EkUU 5/2026 rd

Helsingfors 12.3.2026

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Vilhelm Junnila saf
medlem Noora Fagerström saml
medlem Kaisa Garedeu saf
medlem Lotta Hamari sd
medlem Antti Kangas saf
medlem Hilikka Kemppi cent
medlem Miapetra Kumpula-Natri sd
medlem Timo Mehtälä cent
medlem Mikko Ollikainen sv
medlem Oras Tynkkynen gröna
medlem Heikki Vestman saml
medlem Johannes Yrttiaho vänst
ersättare Riitta Kaarisalo sd
ersättare Juha Mäenpää saf
ersättare Jorma Piisinen saf.

Sekreterare var

utskottsråd Lauri Tenhunen.

Utlåtande EkUU 5/2026 rd

Avvikande mening 1

Avvikande mening

Motivering

Det är ytterst viktigt att Finland konsekvent går mot klimatlagens mål. Klimatplanen på medellång sikt (Kaisu) har en central betydelse särskilt för att uppnå det nationella klimatneutralitetsmålet och för utsläppsminskningarna inom ansvarsfördelningssektorn, av vilka transporter utgör den mest betydande delen.

Klimatplanen på medellång sikt (SRR SRR 9/2025 rd) är en besvikelse. Den visar inte tillräckliga metoder för att minska utsläppen så att klimatmålen kan uppnås. Enligt redogörelsen ska utsläppen från ansvarsfördelningssektorn vara högst 17,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2030, vilket innebär en minskning med 50 procent jämfört med 2005. 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. De nuvarande åtgärderna räcker inte ensamma för att uppnå målet för 2030 utan att Finland tyr sig till flexibilitet och köp av utsläppsenheter. Osäkerheten kring huruvida målen för 2030 uppnås äventyrar förverkligandet av Finlands nationella klimatmål för 2035.

Om åtagandet att i enlighet med EU:s lagstiftning minska utsläppen med 50 procent inte uppfylls inom ansvarsfördelningssektorn före 2030 finns det risk för omfattande kostnader för Finland. Åtgärderna för att halvera utsläppen från transporter fram till 2030 har sammanställts i Färdplanen för fossilfria transporter, som är en av de reformer som ingår i Finlands plan för återhämtning och resiliens. Enligt finansministeriets uppskattning kan Finland förlora upp till 80 miljoner euro i RRF-finansiering, om utsläppsmålet på 50 procent för transporter inte uppnås.

Dessutom bör det noteras att Keitos scenario för nuvarande åtgärder inte beaktar regeringen Orpos åtgärder som ökar utsläppen särskilt inom transporter, till exempel lindringen av kravet på utsläppsminskning i fråga om distributionsskyldigheten och den sänkta bränsleskatten. Det är klart att Finland har ett större behov än beräknat av ytterligare åtgärder inom ansvarsfördelningssektorn, även om det underskott inom markanvändningssektorn som inte kompenseras inte fullt ut skulle överföras till ansvarsfördelningssektorn.

Vi undertecknar kommunikationsutskottets anmärkning i sitt utlåtande om att utsläppsminskningarna blir dyrare ju längre de fördröjs. Utskottet konstaterar att det 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.

De viktigaste utsläppskällorna inom ansvarsfördelningssektorn är fortfarande transporterna (35 %) och jordbruket (21 %). Särskilt inom jordbruket minskar utsläppen för långsamt och inom transporter har takten varit avtagande de senaste åren. Ytterligare åtgärder bör riktas in särskilt på dessa sektorer och på att minska avfallsförbränningen. Vi instämmer i jord- och skogsbruksutskottets uppfattning att satsningar på bördiga jordbruksmarker, inklusive torvmarker, inte gynnar enbart livsmedelsproduktionen utan också kampen mot klimatförändringen. Utskottet betonar att man för att minska utsläppen från jordbruket bör söka

Utlåtande EkUU 5/2026 rd

Avvikande mening 1

metoder som samtidigt både främjar livsmedelsproduktionen och jordbrukets lönsamhet och minskar utsläppen från jordbruket. I Kaisu-redogörelsen finns det dock för få sådana metoder och resurserna är bristfälliga. Undersökningar visar att ett viktigt sätt är att höja grundvattennivån, vilket minskar utsläppen från torvmarker.

Vi måste sörja för en rättvis omställning. Den globala uppvärmningen kommer att påverka alla finländare, levnadsförhållandena, arbetslivet och försörjningen under de kommande årtiondena. Det är motiverat att utsläppsminskningarna genomförs kostnadseffektivt och teknikneutralt, men de ska också vara socialt rättvisa. Vid den fortsatta beredningen och uppföljningen av klimatplanerna och i synnerhet vid bedömningen av tilläggsåtgärderna bör arbetstagarnas rättigheter och bedömningen av sysselsättningseffekterna stärkas och hållbara åtgärder för att främja sysselsättningen och arbetstagarnas fortbildning föreslås.

Även den allmänna kommentaren som Statens ekonomiska forskningscentral gett i sitt yttrande om redogörelsen är mycket viktig: samtidigt som Finland för en omfattande debatt om behovet av att anpassa de offentliga finanserna bedömer planen inte de totala kostnaderna för åtgärderna i planen. För endast ett fåtal åtgärder presenteras en uppskattning av både utsläppsminskningarna och kostnaderna. Som ett klimatpolitiskt verktyg planeras framför allt olika stöd som betalas ur statsbudgeten. Undersökningar visar dock att stöd till hushåll och företag med tanke på statsfinanserna ofta är ett dyrt och ineffektivt sätt att försöka främja en ren omställning — stöd betalas också för investeringar som mottagarna skulle ha gjort även utan stödet. Det hade varit särskilt viktigt att bedöma de metoder för att minska utsläppen som samtidigt kan minska utsläppen och stärka de offentliga finanserna.

Klimatplanen på medellång sikt är ett viktigt verktyg både för att fullgöra skyldigheterna inom ansvarsfördelningssektorn och för att uppnå det nationella målet för 2035, och den är en del av planeringssystemet enligt klimatlagen. Uppnåendet av målen förutsätter att metodernas tillräcklighet kontinuerligt bedöms, att regleringen är enhetlig och att kostnadseffekterna beaktas omsorgsfullt. Eftersom det är klart att metoderna för att minska utsläppen inte är tillräckliga, borde redogörelsen ha beretts med tillräckliga tilläggsåtgärder så att den obestriddligen motsvarar målen.

Avvikande mening

Vi föreslår

att miljöutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 12.3.2026

Lotta Hamari sd
Miapetra Kumpula-Natri sd
Riitta Kaarisalo sd
Oras Tynkkynen gröna
Johannes Yrttiaho vänst