



**Suositus 33/2021/Kasvu ja kehitys Pohjolassa -valiokunta D 2022**

**Aikaisempi** A 1867/UUU  
**asiakirjanumero**  
**Käsittelijä** Kasvu ja kehitys Pohjolassa -valiokunta

Kasvu ja kehitys Pohjolassa -valiokunnan mietintö, joka koskee

**Pohjolan lentojen 5 %:n biopolttoainepitoisuutta**

**Ehdotus**

Kasvu ja kehitys Pohjolassa -valiokunta ehdottaa, että

Pohjoismaiden neuvosto merkitsee ilmoituksen tiedoksi ja katsoo suosituksen 33/2021, *Pohjolan lentojen 5 %:n biopolttoainepitoisuus*, neuvoston osalta loppuun käsitellyksi.

**Taustaa**

Pohjoismaiden neuvosto suositaa Pohjoismaiden ministerineuvostolle,

- että Pohjoismaiden hallitukset pyrkivät yhteistyössä kehittämään yhteispohjoismaisen suunnitelman lentoliikenteen ilmastovaikutusten vähentämiseksi.
- että se laatii Pohjoismaille yhteisen suunnitelman, jonka avulla Pohjolasta tehdään maailman ensimmäiset fossiilittomat lentomarkkinat vuoteen 2040 mennessä. Suunnitelman yhteispohjoismaisen vaatimuksen mukaan kaikissa lentopolttoaineissa on oltava pohjoismaisista raaka-aineista valmistettua biopolttoainetta vähintään 5 % kaikilla Pohjoismaiden kotimaanlennoilla sekä Pohjoismaiden välisillä lennoilla vuodesta 2025 lähtien.
- että Nordic Sustainable Aviation -raportti käännetään yhdelle skandinaaviselle kielelle ja tiivistelmä poliittisista suosituksista yhdelle skandinaaviselle kielelle sekä suomeksi ja islanniksi.

Suosituksen kimmokkeena on Pohjoismaisen energiantutkimuksen (NEF) vuonna 2020 laatima raportti "Nordic Sustainable Aviation", joka on tämän linkin takana:

<https://www.nordicenergy.org/publications/nordic-sustainable-aviation/>

Suosituksen tausta ja perustelut ovat oheisessa mietinnössä, joka koskee jäsenehdotusta Pohjolan lentojen 5 %:n biopolttoainepitoisuudesta.



## Pohjoismaiden ministerineuvoston ilmoitus

Pohjoismaiden ministerineuvoston Visio 2030:n ensimmäinen tavoite Vihreän Pohjolan painopistealueella kuuluu näin: "Vahvistetaan sellaisten ratkaisujen tutkimusta, kehittämistä ja edistämistä, jotka tukevat hiilineutraaliutta ja ilmastonmuutokseen sopeutumista liikenteen, rakentamisen, elintarvikkeiden ja energian alueilla." Pohjoismaiden ministerineuvoston työ liikennesektorin vihreän siirtymän parissa on toistaiseksi liittynyt lähinnä tie- ja meriliikenteeseen, ei niinkään lentoliikenteeseen. Ympäristö- ja ilmastonministerit (MR-MK) kuitenkin keskustelivat 28. lokakuuta 2020 pitämässään kokouksessa Pohjoismaiden yhteisistä toimista (Norjan liikennetalousintituutin alustuksen pohjalta) ja kehottivat Pohjoismaiden ministerineuvostoa jatkaa työtä asian parissa. Energiapolitiikan virkamieskomitea (ÄK-E) myönsi 15. helmikuuta 2022 *Electric Aviation and the effects on the Nordic regions* -hankkeelle 2,11 miljoonan Tanskan kruunun suuruisen kolmevuotisen projektituen. Vaatimuksena on, että hanketta koordinoidaan tiiviisti *Nordic Innovationin Nordic Network for Electric Aviation* -hankkeen kanssa (elinkeinopolitiikan virkamieskomitea ÄK-N).

Ympäristö- ja ilmastoasiain virkamieskomitean työvaliokunta on käsitellyt suositusta Pohjoismaiden ministerineuvostossa. Työvaliokunnan jäsenet ovat kuulleet asianomaisten kansallisten viranomaisten näkemyksiä.

Suomi, Ruotsi, Norja ja Tanska toteavat kannanotoissaan, että on liian aikaista ryhtyä kehittämään ilmastoneutraalin lentoliikenteen pohjoismaista suunnitelmaa, etenkin vaatimusta 5 %:n biopolttoainepitoisuudesta. Maiden perusteluna on se, että EU-komission heinäkuussa 2021 esittelemään 55-valmispakettiin sisältyy ehdotus, jonka mukaan lentopolttoaineessa on oltava vähintään 2 % kestävää lentopolttoainetta vuodesta 2025 alkaen (Refuel EU Aviation -aloite) ja että parhaillaan neuvotellaan siitä, voivatko yksittäiset maat hyväksyä tai panna täytäntöön vaatimuksen suuremmasta vähimmäisosuudesta. Kaikki pohjoismaiset EU-maat pyrkivät siihen, että yksittäiset maat voivat päättää korkeammista kansallisista sekoitussuhdevaatimuksista. Maat tähdentävät myös, että EU-komission tämänhetkinen ehdotus merkitsee olennaista toimintaedellytysten muutosta, millä saattaa olla suuri merkitys vaikutuskeinojen arviointiin NEF:n raportissa (Nordic Sustainable Aviation). EU-komission ehdottamat kestävästä lentopolttoaineesta (sustainable aviation fuels, SAF) vähimmäisosuudet ovat:

- 2 % from 2025;
- 5 % from 2030, with a minimum of 0.7 % e-kerosene;
- 20 % from 2035, with a minimum of 5 % e-kerosene;
- 32 % from 2040, with a minimum of 8 % e-kerosene;
- 38 % by 2045; with a minimum of 11 % e-kerosene;
- 63 % by 2050; with a minimum of 28 % e-kerosene.

Kaikki Pohjoismaat hyväksyvät siis aiempaa vihreämpää lentoliikennettä koskevan päiväjärjestyksen. Suomi on valmistautunut siihen, että kestävästä lentopolttoaineesta on 30 % vuonna 2030. Tanskan pääministeri on esitellyt vision, jonka mukaan kaikki kotimaanlennot ovat täysin vihreitä vuonna 2030. Ruotsin vähennysvelvoitteen mukaan lentopolttoaineen toimittajien on sekoitettava



biopolttoainetta fossiiliseen lentopolttoaineeseen. Määräyksen piiriin kuuluvasta lentopolttoaineesta syntyvien kasvihuonekaasupäästöjen on supistuttava 27 % vuoteen 2030 mennessä. Maat korostavat myös, että kestävää lentoliikennettä koskevia neuvotteluja käyvät EU-ETS, CORSIA, ICAO, ITF, EU/EASA ja etenkin Pohjoismaiden ilmailuviranomaisten lentoliikenne- ja ympäristötyöryhmä N-ALM.

Useat Pohjoismaat ovat sitä mieltä, että Pohjoismaiden yhteinen lentoliikennealan ilmastotoimintasuunnitelma voisi olla hyvä ajatus, mutta sen olisi siinä tapauksessa ensinnäkin pidettävä lähtökohtanaan maiden kansallista politiikkaa, ja toiseksi olisi tarkasteltava kestävien pohjoismaisten lentopolttoaineiden tuotannon resurssipohjaa ja muun muassa selvitettävä, onko vaatimus pohjoismaisesta tuotannosta kauppasäännösten mukainen. Lisäksi suunnitelmassa tulee ottaa huomioon sektorin tulevat päästövaatimukset suhteessa kansallisiin päästötavoitteisiin.

Yhteenvedona voidaan siis sanoa, ettei suositukselle löydy tukea eikä sen katsota tuottavan pohjoismaista hyötyä. Maakohtaisia sekoitussuhdevaatimuksia koskevien EU-neuvottelujen loppuvaiheessa Pohjoismaiden ministerineuvosto aikoo katsoa, voidaanko suositukseen sisältyvä mahdollinen pohjoismainen yhteistyö ottaa niissä jollain lailla esille.

Mitä tulee Nordic Sustainable Aviation -raportin kääntämistä koskevaan suositukseen, useiden maiden mielestä koko raportin kääntämisestä ei olisi mainittavaa hyötyä. Sen sijaan kannatetaan tiivistelmän ja päätelmien kääntämistä yhdelle skandinaaviselle kielelle, suomeksi ja islanniksi.

*Pohjoismaiden ministerineuvosto katsoo täten, että suositukseen on vastattu.*

### **Valiokunnan näkemykset**

Kasvu ja kehitys Pohjolassa -valiokunta toteaa Pohjoismaiden ministerineuvoston vastauksen olevan selkeyttävä ja ministerineuvoston monessa suhteessa yhtyvän suosituksessa esitettyihin toiveisiin, vaikka pohjoismainen koordinointi ei ministerineuvoston mielestä tässä vaiheessa tuottaisikaan pohjoismaista hyötyä. Maiden mielestä tämä tulee tehdä ensisijaisesti EU:n puitteissa, ja vastaus viittaa siihen, että maat pyrkivät kansallisesti päästöneutraaliin, ilmastoystävälliseen ja kestävään lentoliikenteeseen jo olemassa olevien kansainvälisten ja pohjoismaisten yhteistyömuotojen kautta.

Valiokunta aikoo seurata säännöllisesti maiden työtä kestävästä lentoliikenteen puolesta.

Valiokunta haluaa lisäksi ottaa asian esille liikenneministerien kanssa pidettävässä poliittisessa dialogissa/neuvottelukokouksessa, joka järjestetään istunnon yhteydessä marraskuussa 2022. Kyseisessä kokouksessa keskustellaan muistakin valiokunnan liikennekysymyksistä, joita on tarkoitus käsitellä myös pohjoismaisessa liikenneseminaarissa



Valiokunta ehdottaa, että Pohjoismaiden neuvosto katsoo asian omalta osaltaan loppuun käsitellyksi.

Ahvenanmaalla 29. kesäkuuta 2022

*Anders Eriksson (ÅF)*  
*Kjell-Arne Ottosson (KD)*  
*Per Olav Tyldum (Sp)*  
*Orla Hav (S)*  
*Karianne B. Bråthen (A)*

*Anna Vikström (S)*  
*Liv Kari Eskeland (H)*  
*Orri Páll Jóhannsson (VG)*  
*Freddy André Øvstegård (SV)*  
*Tor André Johnsen (FrP)*