

Asia: VN/11908/2023

## **Luonnos hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämistä liikenteessä annetun lain muuttamisesta (jakeluvelvoite)**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **1. Koko esitysluonnosta koskevat lausunnot**

Suomen vetyklusteri kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä.

Suomen Vetyklusteri on 101 vetyarvoketjuun kuuluvan yrityksen ja toimialaliiton yhteenliittymä, jonka tarkoituksena on jouduttaa vetymarkkinan syntymistä Suomeen ja Eurooppaan. Kotimaisella vetyarvoketjulla on mahdollisuus saavuttaa vuoteen 2035 mennessä jopa 13 %:n osuus suomalaisesta BKT:sta ja luoda samalla 115 000 työpaikkaa. Arvoketjun tuottama vuosittainen arvo vuonna 2035 on 34 miljardia euroa. (Lähde: Vetyklusterin Strategiaselvitys) Käsissämme on siten ainutlaatuinen tilaisuus käynnistää Suomen kansantalouden uudistuminen.

Jakeluvelvoite on investointien näkökulmasta tärkeä konkreettinen instrumentti.

Vetytalouden rakentaminen on keino nostaa Suomen teollisuuden jalostusarvoa kautta linjan. Synteettiset polttoaineet ovat juuri Suomelle pedattu iskun paikka, sillä teollisuutemme tuottaa runsaasti biogeenistä hiilidioksidia, jota RFNBO-polttoaineiden valmistamiseen EU-sääntelyn alla tarvitaan. Lisäksi hiilidioksidin talteenotto ja hyötykäyttö on oleellinen osa kansallisen hiilineutraaliustavoitteen saavuttamista etenkin nyt kun emme voi laskea hiilinielujen varaan. Kyse on siis polttoaineista, jotka eivät ainoastaan tuota puhtaampaa liikennettä ja talouskasvua, vaan myös laskevat teollisuutemme päästöjä.

Vetyklusterin jäsenyritykset eivät voi liiaksi painottaa kunnianhimoisen RFNBO-vähimmäisosuusvelvoitteen merkitystä kotimaisten vetyinvestointien toteutumiseksi. Suomi on jo biojalostamoiden osalta todistanut, miten merkittävä vaikutus kansallisen jakeluvelvoitteen säätämällä oli myönteisen investointiympäristön kehittymiselle.

Vetyhankkeiden realisoituminen edellyttää, että lopputuotteille on kysyntää. Kansallisen jakeluvelvoitelain RFNBO-vähimmäisosuusvelvoite on tärkein yksittäinen keino vetytaloituksen polttoaineiden kotimaisen kysynnän kasvattamiseksi. Mikäli vähimmäisosuusvelvoitteen taso jää alhaiseksi, ei riittävää lopputuotemarkkinaa synny, eivätkä investoinnit arvoketjuun toteudu. Vetyklusteri pitää tärkeänä, että liikenteen jakeluvelvoitetta koskeva sääntely olisi yrityksille ennakoitavaa myös pitkällä aikajänteellä, eikä yllättäviä negatiivisia muutoksia jakeluvelvoitteen tasoihin säädettäisi. Ehdotamme parlamentaarisen työryhmän perustamista, joka arvioisi ja asettaisi tavoitteita yli vaalikauden.

Jakeluvelvoitteen RFNBO-vähimmäisvelvoitteen kokonaiskustannusvaikutusta kuluttajille ja kansantalouteen arvioitaessa on tärkeää huomioida se, että vetytaloituksen kehittymisen myötä uusiutuvan energian määrä kasvaa tämän ja tulevien vuosikymmenten aikana merkittävästi. Tällä voidaan olettaa olevan kuluttajien sähkön hintaan vaikuttava tasaava ja alentava vaikutus, joka omalta osaltaan tasaa ja mahdollisesti huojentaa kokonaisvaikutusta enemmän kuin RFNBO-vähimmäisvelvoitteen vaikutus kuluttajille (AFRYn arvio pumppuhintavaikutuksesta on 1-3 senttiä per litra).

Kokonaiskustannusvaikutusta arvioitaessa on tärkeää huomioida myös se, että liian alhainen mandaattitaso saattaa jopa estää kotimaisia investointeja toteutumasta mistä koituu potentiaalisesti merkittäviä negatiivisia kansantaloudellisia vaikutuksia.

RFNBO-vähimmäisvelvoite kansainvälisen huomion kiinnostuksena.

Suomen toimet RED III:n toimeenpanossa signaloivat muille jäsenvaltioille miten korkeita kansallisia mandaatteja kannattaa säätää. Mikäli vetytaloituksen kärkimaa Suomi kannustaa yrityksiä investoimaan RFNBO-tuotantoon, on muiden jäsenvaltioiden helpompi luottaa siihen, että Suomella on kyvykkyyttä myös viedä polttoaineita niihin jäsenvaltioihin, esimerkiksi Saksaan, joissa polttoaineiden tuottaminen ei EU-sääntelyn alla ole yhtä kannattavaa. Kotimaisella sääntelyllä luodaan siis myös uutta vientimarkkinaa sinivalkoisille polttoaineille.

Suomalaisten RFNBO-tuottajien hankeportfolio on varsin vaikuttava ja yritysten kunnianhimon taso on korkealla. Suomesta on kasvamassa merkittävä uusiutuvan polttoaineen tuottaja, mikä lisää kotimaista huoltovarmuutta ja energiaomavaraisuutta sekä tukee ilmastotavoitteita.

Painotamme, että yksittäisellä tavoiteluvulla on varsin ratkaiseva merkitys vetytaloituksen käynnistymiselle, kotimaiselle polttoainetuotannolle sekä Suomen teollisuudelle ja kilpailukyvyille.

## 2. Mitä mieltä olette ehdotetusta joustomekanismimallista?

**Mitä mieltä olette erityisesti ehdotetuista hyväksymiskriteereistä, niiden toimivuudesta, todentamisesta, valvonnasta ja hyväksymismenettelystä?**

Suomen Vetyklusteri painottaa selkeän ja yksiselitteisen jakeluvuorituksen merkitystä uusiutuvien polttoaineiden kysynnälle. Joustomekanismin käyttöönottoa tulisi arvioida tätä tavoitetta vasten.

**3. Mitä mieltä olette ehdotetusta RFNBO-polttoaineita koskevasta vähimmäisosuusveloitteesta (ml. välituotevety) ja sille asetettavasta seuraamusmaksutasosta?**

Suomen Vetyklusterin tiedon mukaan Suomeen on jo tällä hetkellä suunnitteilla noin 9000 MW:n edestä vetyprojekteja. Tämä tarkoittaisi, että vuosille 2028 ja 2029 ehdotettu 1,5 %:n vähimmäisosuusvelvoite vastaisi vain 135 MW:n elektrolyyserikapasiteettia, eli 1,5 %:ia suunniteltujen hankkeiden kapasiteetista. Vuodelle 2030 ehdotettu 4 %:n vähimmäisosuusvelvoite vastaisi puolestaan 360 MW:ia, eli 4 %:ia suunnitellusta kokonaiskapasiteetista. Pelivaraa nostaa kunnianhimon tasoa on siis merkittävästi.

Vetyklusterin näkemys on, että RFNBO-vähimmäisosuusveloitteen tason tulisikin olla lähempänä 10 %:ia, joka vastaisi noin 900 MW:n elektrolyyseritehoa. Tämä mahdollistaisi usean hankkeen toteutumisen ja kiihdyttäisi vetytalouden syntymistä. Mikäli tavoitteet ovat liian alhaiset, jää suuri osa suunnitelluista investoinneista toteutumatta ja samalla markkinatoimijoiden joukko muodostuu rajalliseksi, sillä yksittäisten vetyhankkeiden koot ylittävät helposti 100 MW:ia.

Vuoden 2030 tavoitteen tulisi olla joka tapauksessa vähintään 5 %:ia, joka vastaisi noin 450 MW:n elektrolyyserikapasiteettia. Välituotevety tulee tunnistaa keinona täyttää vähimmäisosuusveloitetta, kuitenkin varmistaen kysynnän myös RFNBO-polttoaineille, kuten valtioneuvoston ehdotuksessa on esitetty.

Vetyklusteri painottaa, että seuraamusmaksutasojen on oltava sellaiset, että ne aidosti kannustavat toimijoita päästöttömien polttoaineiden hankintaan eivätkä sakkojen maksuun.

**4. Mitä mieltä olette ehdotetusta mallista lisätä uusiutuva liikennesähkö osaksi jakeluvuoritetta?**

Suomen Vetyklusterilla ei ole lausuttavaa liikennesähkön osalta.

Salokoski Pia-Riikka  
Suomen Vetyklusteri