

Asia: VN/13206/2023

Luonnos hallituksen esitykseksi vetymarkkinalaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Vetytalouden kehittämisellä on huomattava merkitys Suomen energia- ja teollisuuspolitiikassa, vihreän siirtymän toteuttamisessa sekä EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Sääntelyn ennakoitavuudella, investointiympäristön vakaudella ja kysynnän kasvulla on suuri merkitys vetytalouden kehittymiselle.

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelman mukaan Suomi luo hyvät toimintaedellytykset kestäville investoinneille uusiutuvaan ja fossiilittomaan energiantuotantoon, energian varastointiin ja uusiin energiaratkaisuihin, kuten vetyyn. Tavoitteena on, että Suomi nousee vetytalouden keskeiseksi tekijäksi, ja on houkutteleva sijoittumispaikka vetyä pidemmälle jalostaville hankkeille. Hallitusohjelmassa todetaan vetytalouden olevan keskeinen väline teollisuuden energiamurroksessa ja vihreän siirtymän mahdollisuuksien hyödyntämisessä. Työryhmän raportissa todetaan myös, että vetytaloudella voi olla merkittävä rooli myös liikenteen päästöjen vähentämisessä kilpailukyvyyn ja kustannusten kannalta järkevällä tavalla.

Raportissa tarkastellaan kohtalaisen suppeasti vetypohjaisten liikenteen polttoaineiden tuotannon ja käytön luomia mahdollisuuksia Suomelle. Näkemyksemme mukaan tätä tulisi tarkastella perusteellisesti ja pikaisesti yhteistyössä alan toimijoiden; polttoaineiden tuottajien ja käyttäjien kanssa.

Fossiilittomien polttoaineiden tuotantoa ja käyttöä tuulee vauhdittaa:

Meriliikenteessä vaihtoehtoisten polttoaineiden heikosta saatavuudesta ja korkeasta hinnasta johtuen kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n suunnittelemat päästövähennystoimet ja EU:n jo olemassa olevat toimet, kuten päästökauppa ja Fuel EU Maritime nostavat merkittävästi

meriliikenteen kustannuksia, mikä vaikuttaa heikentävästi Suomen kilpailukykyyn. Suomelle merenkulun päästökaupan kustannukset ovat pitkien merikuljetusmatkojen vuoksi muita EU-maita suuremmat. Suomen ulkomaankaupasta noin 95 prosenttia kulkee meritse, joten olemme poikkeuksellisen riippuvaisia merikuljetusten jatkuvuudesta ja kustannuskilpailukykyvystä.

Kuten raportissa todetaan, merenkulussa hiilestä irtautuminen on vaikeammin toteutettavissa kuin useat muut sektorit. Merenkulussa suurimpia haasteita vihreässä siirtymässä on uusien fossiilittomien polttoaineiden heikko saatavuus ja moninkertainen hinta. Suomalaiset varustamot ovat jo investoineet esimerkiksi metanolikäyttöisiin aluksiin ja näiden investointien myötä kysyntä kasvaa merkittävästi. Meriliikenteen sääntelyn tiukentuessa 2030-luvun puolivälissä edessä on kysynnän eksponentiaalinen kasvu. Investointeja uusien polttoaineiden tuotantoon hidastaa korkeista tuotantokustannuksista johtuva rajoitettu kysyntä. Varustamot eivät ole pystyneet sitoutumaan pidempiin sopimuksiin polttoaineiden korkeasta hinnasta ja heikosta ennustettavuudesta johtuen.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan, että politiikkatoimilla olisi mahdollista vaikuttaa varustamojen ja sitä kautta asiakkaiden eli suomalaisen teollisuuden ja kaupan kustannuksiin. Suunnitelmassa todetaan myös, että valtio arvioi mahdollisuuksia kohdentaa päästökauppatuloja meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukykyyn ja huoltovarmuuden parantamiseksi. Näiden toimien vaikutus olisi valtion kannalta nettopositiivinen suomalaisten yritysten kilpailukykyyn kasvaessa.

Vetytalouden kasvun, merikuljetusten kilpailukykyyn ja polttoaineomavaraisuuden vahvistamiseksi tulisi ottaa käyttöön siirtymävaiheen mekanismeja, joilla vetypohjaisten meripolttoaineiden käyttöä ja tuotantoa voidaan vauhdittaa Suomessa. Polttoaineen hinnantasoitusmekanismilla on arvioitu olevan merkittävä vaikutus tuotannon ja käytön kasvuun. Polttoaineen hinnantasoitusmekanismi vauhdittaisi synteettisten polttoaineen tuottajien offtake-sopimuksia varustamoiden kanssa. Offtake-sopimukset ovat kriittisiä tulevien vetyinvestointien rahoituksen näkökulmasta.

USA:sta ja Kiinasta tuodut synteettiset meripolttoaineet ovat merkittävästi halvempia kuin eurooppalaiset. Lisäksi ulko- ja turvallisuuspoliittinen tilanne sekä viimeaikaiset tapahtuman mm. Persianlahdella ovat nostaneet esiin polttoaineomavaraisuuden merkityksen. Nyt olisi pikaisesti toimittava, jotta emme menetä tätä mahdollisuutta Euroopan ja erityisesti Suomen kilpailukykyyn, vetytalouden ja polttoaineomavaraisuuden parantamiseen.

