

Stockholm den 27 augusti 2021

Dnr: I2021/02043

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
med kopia till
anneli.giorgi@regeringskansliet.se

Remissvar av EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

Vätgas Sverige har tagit del av rubricerat förslag till ändring. Vi är tacksamma för möjligheten att kunna delge våra synpunkter och här kommer vårt yttrande enligt Infrastrukturdepartementets remiss den 15 juli 2021.

Om Vätgas Sverige

Vätgas Sverige är ett partnerskap för vätgas och bränsleceller som arbetar för en ökad användning av vätgas som energibärare i ett mer hållbart energi- och transportsystem. Medlemmar och finansiärer kommer från näringsliv, institut, kommuner, regioner, nationella myndigheter och föreningar. Verksamheten bedrivs i form av en ideell förening och består av en styrelse, ett kansli och våra medlemmar. Föreningen är partipolitiskt obunden och har en jämlik balans mellan näringsliv och offentliga organisationer i styrelsen.

Vätgas Sverige fungerar som initiativtagare, samordnare och kunskapsspridare. Vår syn på vätgasens roll som energibärare är balanserad och långsiktig. Vi ser att vätgas- och bränslecellsområdet nu utvecklas mycket starkt och tillsammans med andra energitekniker kommer det möjliggöra framtidens mer hållbara och effektiva energiförsörjning.

Om förslaget – generellt

Vi ser positivt på EU:s Green Deal och de direktiv som ska vara guidande och styrande för att målsättningen ska kunna genomföras. När direktivet för alternativa drivmedel beslutades 2014 blev det alldeles för generellt och byggde på en frivillighet som inte har lett till ett tempo på implementationen av vätgasinfrastruktur för transportsektorn. Det har lett till flera års förlorad emissionsreduktion och fortsatt stor skadlig klimatpåverkan. Vi välkomnar att tydligare mål sätts och att tydligare planer för en utbyggnad av infrastrukturen krävs av samtliga medlemsstater.

Synpunkter

Artikel 6 – punkt 1

Då det inte är givet att alla fordon kommer att köra på 700 bars lösning bör det i texten även nämnas att tankstationerna även kan erbjuda 350 bar för de fordon som så kräver. Majoriteten av de tankstationer för vätgas som idag byggs görs redo att kunna erbjuda båda trycknivåerna.

Man ställer ett krav på lägsta kapacitet på 2 ton vätgas per dygn, vilket är relevant först när uppskalningen av antalet fordon har kommit en bit på väg. Det är relevant att kräva att tankstationerna ska ha en möjlighet att komma upp i 2 ton per dygn, men det kan vara en begränsning om man kräver denna nivå från start. Tankstationerna kan relativt enkelt uppgraderas i kapacitet om man vet att man har behov av det under dess drifttid. Formuleringen bör alltså vara att tankstationerna ska kunna erbjuda 2 ton per dag när marknaden så kräver.

Artikel 13 – punkt 1 (g)

Även vätgastankstation bör nämnas.

Punkt 9

Med koppling till kraven i Clean Vehicles directive, påverkas upphandlingen av fordon redan 2026, varmed planerna för nollemissionsfordons infrastruktur bör vara klara tidigare än 1 januari 2025. Ledtiden för infrastruktur kan i vissa fall vara upp till 24 månader, så ambitionen bör vara att ha planer klara 1 januari 2024.

Artikel 16 – punkt 2

Vad är konsekvensen om medlemsstat inte ger tillfredställande info och åtgärdsplan till EU?

Generella synpunkter

I direktivet tas inte fordonsvarianten Range-extender-fordon upp. Det saknas en definition av dessa och de är i grunden ett batterifordon där man adderat en mindre bränslecell och en mindre vätgastank. Bränslecellen laddar batteriet under färd och gör så att fordonet får 2-3 gånger så lång räckvidd som det ursprungliga batterifordonet. Det är en lösning som vi ser hos framförallt mindre distributionsfordon. Renault har sina modeller Kangoo och Master och under märket Stellantis kommer Fiat, Citroen och Opel med liknande modeller som kommer att kunna beställas redan i slutet av 2021. Även Mercedes, VW och Hyundai har visat prototyper av dessa fordonsvarianter. Det är fordon som ofta kör långa sträckor och i känslig stadsmiljö. De har en viktig funktion att fylla och bör därför tas med i direktivet.

De scenarios som tas upp visar på uppskattade marknadsandelar för olika fordonslag och olika drivmedel, ser mycket försiktiga ut vad det gäller andelen vätgasfordon mot 2050. Med dessa scenarios blir det mycket svårt att nå uppsatta klimatmål. Globala analyser visar på en betydlig större andel nollemissionsfordon mot 2050 och det bör beaktas när man ska lägga planer för infrastrukturen.

EU driver en tydlig ambition att endast s.k. "low carbon hydrogen" (vätgas med lågt CO₂-avtryck) bör användas för att reducera klimatpåverkan. Då det råder olika gränsvärden mellan olika EU-direktiv för vad som ska anses som "low carbon hydrogen" kan det bli förvillande för marknaden. Vi anser därför att det är viktigt att EU kommer fram till en enhetlig och slutlig definition för "low carbon hydrogen".

Vi noterade en kort svarstid och en leddid som hamnade till stor del mitt under normal semestertid i Sverige, vilket gjort det svårt att hinna gå djupt i underlaget. Vi noterade också att trots att vi finns med på listan över remissinstanser inte fått utskicket med underlaget för remissen.

Göteborg, 27 augusti 2021

Med vänlig hälsning,

Björn Aronsson

bjorn.aronsson@vatgas.se

Verksamhetsledare

Vätgas Sverige