

Göteborg, den 12 april, 2022

D.nr. M2022/00498

Miljödepartementet

m.remissvar@regeringskansliet.se

med kopia till:

m.klimatenheten@regeringskansliet.se

Remissvar av Regeringskansliets promemoria gällande utformning av ändringar i förordningen om klimatbonusbilar.

Vätgas Sverige har tagit del av rubricerad promemoria. Vår kompetens inom området vätgas i transportsektorn bör tas tillvara i processen att utforma ändringar i förordningen om klimatbonusbilar och därför är vi angelägna att delge våra och våra medlemmars synpunkter. Här kommer vårt yttrande enligt Miljödepartementets remiss från den 25 februari 2022.

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. Vi representerar intressen för över 120 medlemmar som kommer från näringsliv, forskningsinstitut, 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 kunskapspridare. Vår syn på vätgasens roll som energibärare är balanserad och långsiktig. Vi ser att vätgas- och bränslecellsområdet nu utvecklas mycket starkt och att det tillsammans med andra teknologier kommer möjliggöra framtidens mer hållbara och effektiva energiförsörjning.

Synpunkter - generellt

Övergripande avsikten med förordningen om klimatbonusbilar som introducerades sommaren 2018, är att understödja ett skifte från fossildrivna personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar med totalvikt upp till 3,5 ton, till fossilfria eller utsläppsfria alternativ, och att därmed påskynda energiomställningen i transporter. Utformningen av klimatbonusystemet bygger på ett ekonomiskt incitament till bilägaren som betalas ut i samband med nybilsköp givet att fordonet uppfyller ett kriterium på maximalt tillåtet koldioxidutsläpp. Därmed understödjer systemet en parallell marknadsetablering för bilar med flera olika drivlinetyper som batterielektrisk (BEV), bränslecelelektrisk (FCEV) eller gas i förbränningsmotorn, enbart utifrån tekniska kriterier och utan hänsyn till olikheter i deras kommersiella mognad eller deras långsiktiga roll i ett framtida transportsystem. De föreslagna ändringarna i förordningen om klimatbonusbilar saknar hänsyn till några väsentliga perspektiv vilket riskerar att leda till en oönskad effekt av inadekvat eller helt uteblivet stöd till fortsatt etablering av marknaden för elektriska bränslecellsfordon (FCEV) som ännu befinner sig i sin linda. Detta är grunden till våra förslag till justeringar i ändringarna i förordningen om klimatbonusbilar vilket redovisas specifikt nedan.

Specifika synpunkter och förslag

Artikel 1.1, 13 §, sidan 3(14) - Högsta nivå av nypriset för att få bonus

Sedan införandet av klimatbonus har både, konsumentintresse för emissionsfria bilar och ett marknadsutbud för batterielektriska fordon (BEV) ökat nästintill lavinartat i olika marknadssegment för personbilar och fordon under 3,5 ton totalvikt. Flertalet alternativ finns idag på BEV marknaden, från batteridrivna lyxbilar med höga prestandasiffror, genom ett brett utbud av laddbara familjebilar, och enda ner till elektriska små stadsbilar och minibilar. Samtidigt har de ökade produktionsvolymerna för batteribilars komponenter, främst litium-jon batterier, resulterat i kraftig minskning av produktionskostnader för biltillverkarna. Båda dessa faktorer har haft en starkt positiv inverkan på prisbilden för BEV på bilmarknaden och resulterat i att det idag finns ett stort utbud av batterielektriska bilar under marknadspriset på 700 000 kronor, vilket planeras utgöra gränsen för att få bonus enligt de föreslagna ändringarna i förordningen om klimatbonusbilar.

Motsvarande marknadsutveckling har inte ännu ägt rum för bränslecellsbilar (FCEV), dels på grund av en mycket begränsad tankningsinfrastruktur för vätgas, dels kopplat till biltillverkarnas fokus på utmaningar i pågående omställning till batteribilarna (BEV). Följaktligen har bränslecellsbilarna (FCEV) inte hunnit uppnå en kommersiell mognad och inte heller etablerat ett brett marknadserbudande i olika prissegment, samtidigt som biltillverkarnas produktionskostnader inte heller hunnit sjunka till nivåer motsvarande fullskalig högvolymprodukt. Flera globala biltillverkare arbetar för närvarande med utveckling av nya bränslecellsdrivna bilmodeller som planeras för en framtida marknadsintroduktion, men den breda marknadstillväxten kommer sannolikt ta ytterligare ett antal år. Därför kan den kommersiella utvecklingsfasen för bränslecellsbilar (FCEV) idag likställas med var marknadsutvecklingen för batteribilarna (BEV) befunnit sig i början av 2010-talet. Nybilspriser för bränslecellsbilarna ligger i Sverige idag över 700 000 kronor. Aktuellt erbjuds enbart 2 bränslecellsdrivna bilmodeller och ytterligare 2 eller 3 bränslecellsvarianter i segmentet för lätta kommersiella fordon (lätt lastbil upp till 3,5 ton totalvikt) förväntas ha marknadsintroduktion innan slutet av 2022.

Med ovanstående bakgrund är det nuvarande förslaget att från den 1 juli 2022 tillämpa högsta nybilspris på 700 000 kronor för att få klimatbonus inte lämpligt för elektriska bränslecellsbilar (FCEV). Införande av en sådan gräns i förhållande till dessa fordon kommer ytterligare höja konsumenternas acceptanströskel i deras köpbeslut, med ett fallande intresse och minskad försäljning som följd.

Därför föreslår vi att bränslecellsbilar (FCEV) undantas från och med den 1 juli 2022 från kravet på högsta pris på 700 000 kronor för att få bonus, och att inget pristak på dessa bilar tillämpas. Vidare rekommenderar vi fortsatt uppföljning av marknadsutvecklingen för att avgöra en senare lämplig tidpunkt för införande av ett motsvarande kriterium för dessa bilar. Vi vill också påpeka att flera länder, till exempel Norge och Kina, tillämpar redan idag olika utformning av marknadsincitament för batteribilarna jämfört med bränslecellsbilar, och att liknande principer ligger även till grund för ZEV-krediterna (Zero Emission Vehicle Credits) i Kalifornien.

Artikel 1.2, 15 §, sidan 7(14) – Bonus för bilar som släpper ut 0 gram koldioxid

Vätgas som bränsle och energibärare har en mycket viktig roll i vårt framtida energisystem och förväntas leverera påtagliga bidrag mot att nå våra globala och nationella mål inom dekarbonisering av transporter. Samtidigt har industrin för produktion och lagring av förnybar vätgas bara börjat etableras, vilket medför att kostnadsbilden motsvarar idag de höga kostnadsnivåerna som är vanliga för niche- eller lågvolymproduktion.

Till skillnad från batterielektriska bilar där prisvärd hemmaladdning dominerar och ger konsumenten fördelar i form av låga driftskostnader, kan bränslecellsbilar enbart tankas på etablerade tankstationer. Affärslönsamheten för dessa tankstationer utmanas av amorteringskrav för investeringen samt låg omsättning, kostsam drift kopplad till höga marknadspriser för förnybar vätgas och höga priser för service- och underhåll. Sammantaget medför detta att körning på vätgas sker idag till ett dyrare pris per km än vad som gäller för fossila bränslen och att detta kostnadsgap är ännu högre mot körning med ett batterifordon. Prisparitet mellan vätgas och diesel eller bensin är ännu inte uppnådd men med ökade marknadsvolym förväntas detta ske inom några få år.

Högre driftskostnader för bränslecellsfordon jämfört med batteribilar samt högt inköpspris för bilen innebär för ägaren en påtagligt högre ägarkostnad (TCO – Total Cost of Ownership). Stödmekanismer och finansiella incitament bör användas i högre grad till bränslecellsfordon än till batteribilar, för att under en övergående period överbrygga barriärer mot en storskalig marknadsetablering och att stimulera tillväxten av produktionsvolym och en resulterande kostnadsreduktion. En föreslagen minskning av klimatbonusbeloppet ner till 50 000 kronor för bränslecellsbilar (FCEV) redan den 1 januari 2023 skulle ha kontraproduktiv effekt på marknadsutvecklingen för dessa fordon samt även på marknaden för vätgastankning, trots att ett väsentligt nationellt investeringsstöd redan har beviljats för bred etablering av vätgastankstationer i Sverige inom de närmaste åren.

Därför föreslår vi att klimatbonus på 70 000 kronor bibehålls för elektriska bränslecellsfordon (FCEV) även efter den 1 januari 2023 trots en planerad sänkning av bonusbeloppet för batteribilar. Samtidigt rekommenderar vi fortsatt monitorering av marknaden för att avgöra en lämplig senare tidpunkt för införande av ett reducerat stödbelopp. Även här vill vi påpeka att flera länder tillämpar framgångsrikt olika stödmekanismer för stimulans av marknadstillväxten för bränslecellsbilar och batteribilar (ref. till föregående textavsnitt, "Artikel 1.1, 13 §, sidan 3(14) - Högsta nivå av nypriset för att få bonus").

Vi är fullt övertygade att de två faktorer som beskrivs ovan kommer ha en avgörande påverkan på utvecklingen av den svenska marknaden för bränslecellsfordon under de närmaste åren. Samtidigt konstaterar vi att varje nyregistrering av en bränslecellbil eliminerar utsläpp från en motsvarande bil som drivs med fossila bränslen samt avlastar infrastrukturen för laddning av batteribilar med dess högtställda krav på bred tillgänglighet och hög kapacitet.

Vi ser att det nu beslutats stöd till ett relativt stort antal vätgastankstationer från både EU-program och från nationella program som t.ex. Klimatklivet. De är i stort behov av vätgasfordon. Att för tidigt fasa ut stödet till dessa fordon leder till att tankstationerna försenas eller inte byggs alls. Det vore mycket olyckligt när vi är i så stort behov av att öka fordonsflottan med fordon som ska ersätta de som använder fossila drivmedel. EU-direktiven Clean Vehicle Directive (CVD) och Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) ställer samtidigt krav på att medlemsstaterna ställer om till nollemissionsfordon samt bygger infrastruktur för alternativa drivmedel, inklusive vätgas. Det är därför inte läge att försämra möjligheterna att uppfylla dessa direktiv.

Vi hoppas att ovanstående kommentarer och förslag till förbättringar kommer tas tillvara i fortsatt process för implementering av ändringar i förordningen om klimatbonusbilar.

Göteborg, 12 april 2022

Med vänlig hälsning,

Björn Aronsson

bjorn.aronsson@vatgas.se

Verksamhetsledare

Vätgas Sverige