

Göteborg, den 20 mars, 2024

D.nr. LI2023/03862

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar på Förslag till Kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel

Vätgas Sverige har tagit del av rubricerad promemoria. Vår kompetens inom området vätgas med lågt koldioxidavtryck utgör en viktig grund i analyser och i planeringen av framtida regelverk för utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel, i synnerhet vätgas. Därför vill vi delge våra och våra medlemmars synpunkter. Här kommer vårt yttrande enligt Regeringskansliets remissmissiv med diarienummer LI2023/03862 från den 20 december 2023.

Om Vätgas Sverige

Vätgas Sverige är ett partnerskap för vätgas och vätgasteknik som arbetar för en ökad användning av vätgas med lågt koldioxidavtryck som energibärare i ett mer hållbart samhälle. Vi representerar intressen från över 175 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 i styrelsen en jämlik balans mellan näringsliv och offentliga organisationer.

Vätgas Sverige fungerar som initiativtagare, samordnare och kunskapsspridare. Vår syn på vätgasens roll som energibärare är balanserad och långsiktig. Vi ser att vätgas- och vätgasteknik utvecklas mycket starkt och att det tillsammans med andra teknologier kommer möjliggöra framtidens mer hållbara och effektiva energiförsörjning inom flertalet sektorer såsom industri, transporter, energi, jordbruk och fastigheter, samt till unika synergier mellan dessa sektorer.

Synpunkter - generellt

Europeiska Unionen har åtagit sig att påskynda reduceringen av koldioxidutsläpp och en ambitiös implementering av förnybara energikällor, för att uppnå klimatneutralitet eller nettonollutsläpp senast 2050. Det målet är kärnan i den europeiska Gröna Givna (EU Green Deal) och ligger i linje med Europeiska Unionens åtagande för globala klimatåtgärder enligt Parisavtalet. För att nå klimatneutralitetsmålet fastställde Europaparlamentet och Ministerrådet en förordning (EU) 2021/111932 kallad "Fit for 55", med ett bindande EU-klimatmål att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % till 2030 jämfört med år 1990.

Sverige skall senast år 2045 uppnå netto-nollutsläpp av växthusgaser till atmosfären och därefter skall vi ha negativa utsläpp. Denna målsättning kräver en bred klimatomställning i alla sektorer och det planeras ske genom utfasning av kolbaserade insatsvaror inom industrin, bred elektrifiering av transporter tillsammans med övergång till icke-fossila bränslen, samt ökad effektivitet i energianvändningen.

Enligt Naturvårdsverkets senast publicerade data genererade trafiken år 2022 30% av Sveriges klimatutsläpp (13,6 Mt CO₂-ekvivalenter), där övervägande delen kommer från vägtransporter. Därmed utgör ökad elektrifiering, både genom batterifordon och bränslecellsfordon, samt omställning till fossilfria fordonsbränslen där fossilfri vätgas och vätgasderivater ingår, en nödvändig åtgärd i Sveriges handlingsplan mot att uppnå netto-nollutsläpp.

Vätgas Sverige står bakom intentionerna med förslaget till förordningen om Utbyggnad av Infrastruktur för Alternativa Drivmedel (AFIR). Det författningsförslaget som återfinns i Kompletterande bestämmelser och som är avsett att komplettera Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804, tydliggör på ett ändamålsenligt sätt vilka nationella lagar skall tillämpas för att fullt ut uppnå intentioner med EU-förordningen samt identifierar vilka myndigheter är ansvariga för tillsyn och rapportering till regeringen.

I samband med författningsförslaget till svensk förordning ges möjlighet till komplettering och förtydliganden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804. Detaljerade synpunkter och kommentarer om detta presenteras nedan.

Specifika synpunkter och förslag

Artikel 7 Infrastruktur för tankning av vätgas, punkt 2

I ovannämnt avsnitt av EU-förordningen 2023/1804 läggs fram ett krav på Ansvarig för vätgastankstationen att inte, genom de priser som debiteras, göra skillnad mellan slutanvändare och leverantörer av mobilitetstjänster eller mellan olika leverantörer av mobilitetstjänster. Samtidigt medges att prisnivån får differentieras, men endast om differentieringen är objektivt motiverad. Nuvarande formulering saknar därmed precision gentemot vilka kundgrupper prisnivån får differentieras, samt vilka faktorer som kan accepteras som objektiv motivering till detta. I de föreslagna nationella Kompletterande bestämmelser preciseras förvisso nationell referens till krav på tydlig och korrekt prisinformation vid vätgastankstationen, men förtydligande av ramar för prisdifferentiering saknas.

Artikel 18 Uppföljning av framsteg, punkt 1

I detta avsnitt av EU-förordningen 2023/1804 stipuleras att Medlemsstaterna, från 31 december 2025 skall årligen rapportera till EU-kommissionen den totala sammanlagda effekten för laddning, antal laddpunkter samt antalet batterifordon och laddhybridfordon. Detta krav kommer ge kommissionen god och regelbunden insyn i utrullningstakten för infrastrukturen för batterifordon samt kommersiella förutsättningar i form av indikation av antal kunder (batterifordon) som nyttjar infrastrukturen. Motsvarande krav för infrastruktur avsedd för vätgastankning samt vätgasdrivna fordon saknas i nuvarande utformning av EU-förordningen. Anfordran på medlemsstaters rapportering gällande mål på infrastruktur för vätgastankning och vätgasdrivna fordon omfattas av krav i Artikel 14 Nationella handlingsprogram samt i Artikel 15 Nationell rapportering, dock stipulerar förordningen inte någon regelbunden uppföljning av framsteg. För att underlätta nationell uppföljning samt möjliggöra ändamålsenliga korrigerande åtgärder för utrullningen av vätgas i transporter föreslås att liknande specifika krav på detta införs i samband med nationella Kompletterande bestämmelser.

Avslutande kommentarer inför planeringen för utbyggnad av infrastruktur för vätgastankning av vägfordon

Redundans och dimensionering av tankningsinfrastrukturen för vätgas

Etablering av infrastruktur för vätgastankning av fordon som används för kommersiella ändamål, t.ex. lastbilstransporter, kollektivtrafik och taxi kommer vara förenad med mycket högt ställda krav på tillgänglighet. Nyttjande av vätgasdrivna fordon kommer kräva tillförlitlig tankningsinfrastruktur där eventuella störningar i tillgång på drivmedlet inte hindrar utförare av transporttjänster att leverera enligt transportåtaganden gentemot sina kunder. Osäkerhet kring tillgängligheten av drivmedlet kommer sannolikt vara en av de viktigaste barriärerna i samband med bred utrullning av vätgasdrivna vägtransporter. Därför är det av yttersta vikt att antalet tankstationer som stipuleras av EU-förordningen 2023/1804 betraktas enbart som minimiantal och att Sverige sätter en ambitiös nivå på betydligt fler tankstationer. Planering av lokaliseringar för tankstationerna bör ta stor hänsyn till behovet av ett redundant ekosystem där på vägsträckor med hög trafikintensitet två eller gärna fler vätgastankstationer kan uppföras i närhet till varandra. Kapaciteten per tankstation ska också ses som ett minimum då allt fler tunga fordon kommer att kräva en högre kapacitet än kravet i AFIR, även avståndet på 200 km mellan stationerna kan behöva kortas när fordonsflottan succesivt växer.

I väntan på tillgången till fordon bör OPEX-stöd (driftstöd) utredas som ett verktyg för att möjliggöra en uthållighet i de investeringar i tankstationer som nu sker. I takt med större tillgång till fordon bör ett sådant stöd helt fasas ut.

Tillgång till vätgasdrivna fordon

Globalt ser vi att flera av de största fordonstillverkarna jobbar parallellt med batterielfordon, bränslecellselfordon på vätgas och förbränningsmotordrivna fordon på vätgas. Det är av stor vikt att fordon och infrastruktur erbjuds marknaden samtidigt. Fordon på vätgas har funnits klara för marknaden för sedan över tio år sedan, men avsaknaden av infrastruktur gjorde att marknadsutrullningen avstannade. AFIR leder till en möjlighet för marknaden att nu kunna ta fart och det är då av stor vikt att fordonstillverkarna får signalen att de nu kan börja att erbjuda produkter som kan användas då infrastrukturen börjar ta plats. Det är också av stor vikt att detta sker om vi ska klara de uppsatta klimatmålen.

Nationella stödprogram bör bli än mer aktiva i att stödja fordon som kan drivas av vätgas, både bränslecellselfordon och fordon med förbränningsmotor. Klimatpremien för de tyngre fordonen är en god start, men stödnivån behöver skärpas för att ge rättvisare möjligheter i jämförelse med t.ex. Tysklands stödnivåer. Offentlig sektor bör få stöd till att kunna ta en mer aktiv pådrivande roll i att använda dessa fordon och större ägare av fordonsflottor bör ges möjligheten till ett stöd för att ta ett steg från de fossildrivna alternativen.

Vidare måste beskattningen av vätgas i förbränningsmotordrivna fordon ses över. Det är inte rimligt att den ska beskattas enligt premisserna för metangas i förbränningsmotordrivna fordon, utan Sverige bör anamma samma klassning som flera andra europeiska länder nu implementerar.

Övriga kommentarer

Det är viktigt att AFIR inte ses som en fristående förordning utan hanteras som en del i en hel värdekedja för vätgas. Därmed behöver det finnas en balans med stöd till fossilfri vätgasproduktion och efterfrågestöd till de som tar rollen som "first movers" och beställer fordon. Nuvarande befintliga stöd agerar som fristående "öar", vilket inte leder till långsiktigt hållbara lösningar. De krav på kort

implementationstid som stipuleras i några nationella stödprogram är mycket svåra att uppnå med dagens långa tillståndsprocesser i vårt land. Därför rekommenderas ett helhetsgrepp när planer för AFIRs implementation tas fram. Tyskland kan här anses som en god referens för hur man tagit ett helhetsgrepp om frågan.

Göteborg, 20 mars, 2024

Med vänlig hälsning,

Björn Aronsson

bjorn.aronsson@vatgas.se

Verksamhetsledare

Vätgas Sverige