

Förslag till författningsändringar för att inkludera små vätgasanläggningar i EU ETS diarienummer KN2025/00812 – remissvar från 2030-sekretariatet

Sammanfattning av 2030-sekretariatets synpunkter

Vi [välkomnar utredningen och tillstyrker samtliga dess förslag](#), som i den fortsatta behandlingen bör samordnas med de parallella processer som hanteras av bl.a. Naturvårdsverket och Energimyndigheten. Vi vill också tydligt slå fast att förslagen även sammantaget är otillräckliga för att nå de mål som varit utgångspunkten för utredningen. Det är därför av stor vikt att kompletterande förslag från oss och andra berörda aktörer skyndsamt hanteras.

Bakgrund

Naturvårdsverket föreslår ändring av bilaga 1, beskrivning 24, i förordningen (2020:1180) om vissa utsläpp av växthusgaser, med innebörd att vätgasanläggningar med produktionskapacitet mellan 0,5–5 ton per dag ska omfattas av utsläppshandelssystemet EU ETS. Det betyder att ett ytterligare antal vätgasanläggningar ska omfattas av utsläppshandelssystemet, utöver de anläggningar för produktion av vätgas som redan omfattas om de har produktionskapacitet som överstiger 5 ton per dag. Förslaget är avgränsat så att kapacitetsgränsen på 5 ton per dag är oförändrad för anläggningar som producerar syntesgas. Denna typ av anläggningar berörs således inte av förändringen. Naturvårdsverket föreslår även att regeringen tar initiativ för att klargöra gränsdragningen mellan stöd som kan beviljas genom Klimatklivet och EU ETS som styrmedel. Detta för att klargöra om avsikten med regelverken i fråga är att undvika överlapp mellan dessa olika typer av styrmedel. Vi bedömer att oklarheter om gränsdragningen mellan regelverken, och hur Klimatklivet ska tillämpas, annars riskerar att göra läget oförutsebart för berörda branscher och företag. Berörda branscher och företag har påtalat betydelsen av att Klimatklivet ska kunna fortsätta ge stöd till investeringar i vätgasanläggningar

Naturvårdsverkets förslag motiveras av att vätgasproduktion som görs utan utsläpp av växthusgaser och som omfattas av EU ETS kommer att få fri tilldelning av utsläppsrätter. För anläggningar som producerar fossilfri vätgas innebär fritt tilldelade utsläppsrätter en ekonomisk intäkt eftersom utsläppsrätterna kan säljas vidare. Om Sverige väljer att lägga till dessa anläggningar i utsläppshandelssystemet så förväntas det ske utan att det totala antalet utsläppsrätter inom EU ETS förändras. I praktiken betyder det att de ökade intäkterna för små vätgasanläggningar kommer ske på bekostnad av andra aktörer, eftersom något fler aktörer totalt sett kommer att konkurrera om ett oförändrat antal utsläppsrätter. Den fria tilldelningen av utsläppsrätter kommer emellertid att fasas ut successivt under perioden 2026–2034, i takt med att den nya gränsjusteringsmekanismen (CBAM) fasas in.

Myndighetens kartläggning pekar mot att antalet vätgasanläggningar som i dag finns i drift, eller som planeras med en produktionskapacitet inom intervallet 0,5–5 ton per dag, kan ligga mellan 10–40 anläggningar. Den typ av relativt små vätgasanläggningar som berörs av förslaget förväntas i första hand producera vätgas för att möta efterfrågan från tankstationer inom transportsektorn. Berörda aktörer påtalar även möjliga positiva konsekvenser utifrån ett

svenskt beredskapsperspektiv, genom att det kan främja fler anläggningar för vätgasproduktion på fler platser i landet.

2030-sekretariatets synpunkter

Nedan ges först synpunkter på de konkreta förslag som utredningen lägger, därefter kompletteras med ytterligare förslag vi menar att regeringen bör gå vidare med

- **0.5 ton är en onödigt hög nedre gräns.** Den idag vanligast förekommande personbilen som drivs med vätgas har en tank på 5 kilo, andra modeller ligger i samma härads. Eftersom Naturvårdsverket anger att produktionsanläggningarna tänks vara små och knutna till lokala tankställen, skulle en daglig produktion på 0.5 ton därmed innebära att 100 personbilar behöver tanka fullt där varje dag. Det är långt fler än som tankar på en mindre mack för bensen och diesel, som ju är etablerade drivmedel sedan länge. Vi är medvetna om att regeringen särskilt uppdrog åt Naturvårdsverket att granska just denna gräns, men direktiven medger också att andra nivåer föreslås. I första hand föreslår vi att stödet inte får någon nedre gräns, då administrationen för att handha det samma i praktiken utesluter riktigt små aktörer, i andra hand att den sänks till 10 ton vätgas per år. Det skulle också möjliggöra ett visst intäktsflöde för aktörer som till en början har mycket begränsad produktion, men med ambitionen att successivt öka den.
- **Vätgasstödet bör gälla all cirkulär och hållbar produktion.** Vi delar Naturvårdsverkets bild att ”Den sänkta kapacitetsgränsen bör gälla vätgasproduktion oberoende av vilken produktionsteknik som används”. Det bör också gälla råvaran, där det centrala bör vara att vätgasen som framställs har minimal klimatpåverkan, vilket i normalfallet sker genom att bruka förnybar, hållbar råvara – men det bör inte uteslutas att omvandla icke-återvinningsbart avfall som idag läggs på deponi eller förbränns, så som plast, autofluff, medicinskt och farligt avfall, vilket [ledande svenska aktörer](#) gör.
- **ETS-utsläppsrätter är inte en långsiktigt trygg finansieringslösning.** Som utredningen påpekar, så kommer värdet av fri tilldelning av utsläppsrätter att minska i takt med att färre sådana utsläppsrätter delas ut, för att om några år helt upphöra. Därutöver är priset på utsläppsrätter volatilt och svårt att få med i en bedömning över framtida intäktsströmmar. Vi är trots det positiva till lösningen, men betonar att det behövs ett tydligt och förutsägbart stöd till hela värdekedjan.
- **Användningen behöver stimulans.** EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR) driver på en kraftig utbyggnad av tankstationer för vätgas, men incitament saknas för andra delar av vätgaskedjan. Det är skälet till det stora osäkerhetsspannet kring hur många vätgasanläggningar som är under framställande (”uppskattningsvis 10–40”). Detta förslag hanterar i viss mån vätgasproduktion – men vem ska använda den? En stimulans för fordon som tankar vätgas behövs, med fokus på tunga godstransporter på väg och till sjöss, samt eventuellt flyg längre fram, med Tysklands stimulans som en förebild. Behovet av stöd är mindre, ju högre priset på fossil diesel är.
- **Full kompensation – på rätt sätt.** Utredningen konstaterar att ”Effekten på incitamenten för att använda vätgas i transportsektorn (och i byggnader) kommer att bero på i vilken mån införandet föranleder förändringar i den svenska drivmedelsbeskattningen som motverkar de stärkta incitamenten genom utsläppshandeln.” Det är ett

centralt iakttagande, särskilt som regeringen utlovat ”full kompensation” för höjda drivmedelspriser – men inte preciserat hur det ska ske.

- **Skyndsamt införande.** Vi delar utredningens bild att förändringarna bör ske från 1 januari 2026 och gälla tills vidare, med en naturlig begränsning i form av ETS förändring. För att detta ska ske, behöver regeringen skyndsamt ansöka hos EU-kommissionen om att införa denna förändring, gärna parallellt med ansökan om fortsatt skattebefrielse för biodrivmedel som också behöver hanteras skyndsamt.
- **Klimatklivet-klargörande.** Naturvårdsverket bedömer att det saknas tillräcklig vägledning från lagstiftaren om gränsdragningen mellan Klimatklivet och EU ETS, dvs. om avsikten med regelverken i fråga är att undvika överlapp mellan dessa olika typer av styrmedel. Vi menar att detta bör kunna ske inom ramen av Naturvårdsverkets och Energimyndighetens befintliga uppdrag att analysera gränsdragningen mellan Klimatklivet och Industriklivet (slutredovisas senast 15 december 2025) och Naturvårdsverkets uppdrag Analys av system för nationellt stödprogram för nettonolltekniker som också berör Klimatklivet (slutredovisas senast 30 september 2025).

Avslutande ord

Naturvårdsverkets skrivelse är i stora delar en mycket allvarlig varning till riksdag och regering; utan tydlig och långsiktig stimulans till produktion och användning av vätgas kommer mycket omfattande statliga medel att ha använts till att bygga upp en infrastruktur utan användare. Det vore ekonomiskt vansinne, skulle minska förtroendet för fattade beslut, vara en missad chans att minska transportsektorns klimatpåverkan i enlighet med klimatmålen och EU:s klimatkrav, och ett förlorat tillfälle att minska Sveriges sårbarhet i tider av kris och krig.

Utöver den stimulans som Naturvårdsverket föreslår och de konkreta justeringar vi kompletterar med, uppnås en hållbar omställning genom en stegvis höjning av priset på fossila drivmedel, en reduktionsplikt där förnybara drivmedel och eldrift inte ställs mot varandra utan nivån successivt höjs så att båda delar av omställningen gynnas och en förstärkt bonus-malus beskattning av fordon så att inköp av fossilfria fordon gynnas.

För 2030-sekretariatet, den 23 maj 2025

Mattias Goldmann