VÄTGAS SVERIGE

Dnr KN2026/01175

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia: kn.kl@regeringskansliet.se

Remissvar: Vägen mot utfasning. Styrmedel för ett fossilfritt samhälle (SOU 2026:33)

Vätgas Sverige är en branschförening med mer än 150 medlemmar längs hela värdekedjan för vätgas, från producenter och tankstationsoperatörer till fordonstillverkare, industri, energibolag och akademi. Betänkandet berör direkt förutsättningarna för förnybar vätgas och elektrobränslen i transportsektorn, och våra synpunkter avser de delar som påverkar produktion, tankinfrastruktur och användning av vätgas.

Sammanfattning

- Vätgas Sverige tillstyrker att en bindande kvot för förnybara drivmedel av icke biologiskt ursprung (RFNBO) införs, men avstyrker den föreslagna nivån på 0,75 procent. Kvoten bör ligga i nivå med Finlands mål på minst 4 procent från 2030 och trappas upp mot minst 10 procent till 2040. Det bör följa förnybartdirektivet (RED III) och man bör följa upp raffinaderiernas andel, så att den inte begränsar andelar till andra användningsområden.
- Vätgas Sverige tillstyrker förslaget att prioritera elkrediter från publika laddstationer, under förutsättning att motsvarande möjlighet införs för vätgastankstationer. Förnybar el och fossilfri vätgas är båda nollemissionsalternativ i vägtrafiken och bör behandlas lika. Krediterna kan bidra till att sänka kostnaden för att leverera vätgas till slutkund. Vätgas har initialt sannolikt störst betydelse för tunga transporter där direktelektrifiering är svårare. Vätgas bör ses som en indirekt elektrifiering.
- Vätgas Sverige delar bedömningen att gasformiga drivmedel inte bör omfattas av reduktionsplikten, under förutsättning att en separat kvot för vätgas i vägtrafiken införs, inledningsvis riktad mot tung trafik.
- Vätgas Sverige tillstyrker principen att endast fossila utsläpp ska prissättas. Beskattningen av vätgas behöver tydliggöras i den nya energiskattestrukturen.
- Vätgas Sverige tillstyrker att klimatpremien för tunga fordon förlängs till 2030 och anser att den behöver stärkas väsentligt.
- Vätgas Sverige föreslår att en del av intäkterna från EU:s nya utsläppshandel för vägtransporter och byggnader (ETS 2) används för vätgasinfrastruktur och efterfrågestöd.

9.1.4 Fasa ut förmånsvärdet för elbilar, laddhybrider och gasbilar stegvis under en treårsperiod

Vätgas Sverige avstyrker förslaget beträffande vätgasbilar. Marknaden för vätgasbilar befinner sig i ett liknande läge som andra miljöbilar tidigare gjorde och de behöver därför stöd längre än tre år. Förmånsvärdet är orimligt högt på vätgasbilar, vilket ger fossilbilar en konkurrensfördel.

9.2.1 Klimatpremien för tunga fordon förlängs till 2030, men skillnaden i stöd mellan lätta lastbilar och lastbilar med en totalvikt upp till 4,25 ton behöver tas bort

Vätgas Sverige tillstyrker att klimatpremien för tunga fordon förlängs till 2030, och anser att den behöver stärkas väsentligt för att få önskad effekt. Premien bör finnas kvar tills totalkostnaden för nollemissionsfordon är i nivå med motsvarande dieselfordon. Premien har hittills haft liten effekt på utrullningen av nollemissionsfordon. Nederländerna och Tyskland ger betydligt starkare stöd under samma EU-regler för statsstöd. Motsvarande nivåer bör vara möjliga i Sverige. Stödet ska gälla både bränslecellsfordon och fordon med vätgasdrivna förbränningsmotorer. Fordon och tankinfrastruktur behöver erbjudas samtidigt för att marknaden ska komma i gång.

9.2.3 Genom att införa en avståndsbaserad vägskatt med koldioxiddifferentiering minskar behovet av klimatpremier

Vätgas Sverige tillstyrker bedömningen. Koldioxiddifferentieringen bör vara hög och införas skyndsamt. Rätt utformat kan en vägskatt ge en tydlig klimatstyrning av den tunga vägtrafiken och bidra till en mer likvärdig totalkostnadskalkyl.

Klimatpremien och en koldioxiddifferentierad vägskatt kompletterar varandra väl eftersom klimatpremien minskar investeringskostnaden vid inköpet, medan vägskatten stärker konkurrenskraften under användningen. Om koldioxiddifferentieringen inte är tillräckligt styrande kan klimatpremien för tunga vätgasfordon behövas längre. (Se resonemang under 9.2.1).

En rätt utformad avståndsbaserad vägskatt kan ge en rimlig och rättvis lösning, där man framgångsrikt kan minska antalet fossilfordon på vägarna men ändå få medel till att finansiera kostnaderna för vägslitaget.

9.3.2 Förläng och samordna klimatpremien för arbetsmaskiner

Vätgas Sverige tillstyrker att klimatpremien för arbetsmaskiner förlängs.

Utredningen har ett smalt fokus på arbetsmaskiners utsläpp av växthusgaser. Även andra miljöproblem bör beaktas. Regeringen bör underlätta offentlig upphandling av utsläppsfria arbetsmaskiner. Arbetsmaskiner och elgeneratorer med förbränningsmotorer är en stor utsläppskälla till partiklar och kväveoxider där människor verkar och lever. Arbetsmaskiner står för relativt små volymer av förorenande utsläpp, men bidrar i stor utsträckning till höga halter av utsläpp där människor lever.

En strategi för utsläppsfri vägtrafik och sjöfart behöver därför kompletteras med kraftfulla incitament till utsläppsfria arbetsmaskiner. Oslo kan här ses som föregångare i kravställning på användning av arbetsmaskiner.

10.3.2 Utsläppsminskningar från publika laddstationer bör användas mer effektivt

Vätgas Sverige tillstyrker förslaget under förutsättning att utsläppsminskning också kan överföras från vätgastankstationer. Förnybar el och fossilfri vätgas är båda nollemissionsalternativ och bör behandlas lika i kreditsystemet. Produktionsstöd räcker inte för att en marknad för vätgas i transportsektorn ska uppstå, eftersom kostnaden för att leverera vätgasen till slutkund vid stationen inte täcks. Krediterna sänker drivmedelskostnaden, förbättrar stationernas driftsförutsättningar och ökar efterfrågan på vätgasfordon, särskilt i tunga transporter där direktelektrifiering är svårare. Krediterna bör villkoras av att vätgasen är fossilfri. Möjligheten att överlåta utsläppsminskningar från publik tankning av vätgas bör införas skyndsamt.

Krediter som riktas till platser där marknaden inte bär utbyggnaden bör omfatta vätgastankstationer längs det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och kompletterande transportnät. EU:s förordning om infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR) kräver vätgastankstationer med högst 200 km avstånd längs stomnätet och i varje urban nod senast 2030. Kraven i AFIR ska ses som ett minimum, eftersom yrkestrafiken kräver redundans i tankinfrastrukturen. Elkrediter räcker inte för att ge lönsamhet i vätgastankstationer under de första driftsåren. Därför bör ett tidsbegränsat driftsstöd för vätgastankstationer införas och gälla tills fordonsflottan för vätgasfordon har uppnått ett erforderligt antal för en ekonomisk bärkraft.

10.3.5 Övervägda alternativ

Vätgas Sverige delar bedömningen att gasformiga drivmedel inte bör omfattas av reduktionsplikten, under förutsättning att en separat kvot för vätgas i vägtrafiken införs. En separat kvot gör det möjligt att sätta ett eget mål för vätgas utan att inblandningen av flytande förnybara drivmedel i reduktionsplikten minskar. Den minskar också sårbarheten om RFNBO-kvoten eller RFNBO-definitionen skulle förändras.

Kvoten bör inledningsvis riktas mot tung trafik, där AFIR redan driver investeringar i tankinfrastruktur. Om regeringen i stället går vidare med ett gemensamt inblandningskrav för energigaser bör vätgas ha ett eget delmål inom det kravet. Utan en sådan kvot saknas en efterfrågesignal för vätgas i vägtransporter, trots att AFIR kräver att infrastrukturen byggs ut.

10.5.1 Subkvoter för RFNBO och avancerade biodrivmedel

Vätgas Sverige tillstyrker att en bindande kvot för RFNBO införs, men avstyrker den föreslagna nivån på 0,75 procent. Nivån är lägre än i våra grannländer och riskerar att Sverige hamnar efter i utbyggnaden av produktion och användning av förnybar vätgas. Finland kräver minst 1,5 procentenheter RFNBO 2028–2029 och minst 4 procentenheter från 2030. Tysklands parlament (Bundestag) har beslutat om en RFNBO-kvot som börjar på 1,5 procent 2030 och sedan stiger till minst 10 procent 2040. Den svenska kvoten bör ligga i nivå med Finlands, med minst 4 procent från 2030. Investeringar i elektrolys för vätgasproduktion och elektrobränsleproduktion har lång ledtid, och regeringen bör därför redan nu ange en plan mot minst 10 procent till 2040.

Kvoten ska följa förnybartdirektivet (RED III) när det gäller hur RFNBO definieras och certifieras, så att svensk RFNBO kan avsättas på samma villkor som i grannländerna. Förnybar vätgas bör kunna tillgodoräknas både när den används som mellanprodukt i produktionen av drivmedel, till exempel i

raffinaderier, och i andra användningar som direktivet medger. I likhet med Finland bör raffinaderiernas andel följas upp, så den inte begränsar andelar till andra användningsområden. Kvoten ska kombineras med en sanktionsavgift, som är tillräckligt hög för att den faktiskt ska uppfyllas.

Eftersom kvoten sannolikt i första hand kommer att uppfyllas genom vätgas i raffinaderier ger den ingen efterfrågesignal för vätgas i vägtrafiken. Den behöver därför kompletteras med ett separat krav med ett eget delmål för vätgas, se avsnitt 10.3.5.

11 Energibeskattning

Vätgas Sverige tillstyrker utredningens princip att endast fossila utsläpp ska prissättas. Beskattningen ska följa utsläppsminskningen och inte användningstekniken. Vätgas som används i förbränningsmotorer ska inte beskattas som metangas. När energiskatt och koldioxidskatt 2028 slås samman behöver det tydliggöras hur vätgas beskattas, både som drivmedel och som insatsvara.

Övriga synpunkter

Vätgas behöver ett eget utrymme i klimatpolitiken med mål, färdplaner, incitament och stöd. Dagens stöd är utformade som isolerade öar. Både produktionsstöd och efterfrågestöd behövs tillsammans med nationella produktionsmål, till exempel offtake-stöd enligt H2Global-modellen eller klimatkontrakt (Carbon Contracts for Difference). En subkvot för RFNBO är ett viktigt, men inte tillräckligt inslag i ett sådant paket.

Vätgas Sverige föreslår att en del av intäkterna från ETS 2 används för vätgasinfrastruktur och efterfrågestöd.

Styrmedel behöver ha en bred ansats för att undvika suboptimering. Vätgas är en unik ”brygga” mellan drivmedel, energiproduktion, energidistribution och energilagring, kemiindustri och stålproduktion. Regelverk för miljökrav vid offentlig upphandling bör formuleras så att en kommun, region eller staten kan ta hänsyn till hela energisystemet vid enskilda upphandlingar. Exempelvis bör en kommun kunna beakta senare upphandlingar av andra delar av kommunen när de upphandlar eller köper in fordon till färdtjänsten och se att besparingar på totalen kommer först när avfallskollektivets sopbilar eller parkförvaltningens arbetsmaskiner kan använda samma tankstation för vätgas. Den förnybara vätgasen kan sedan användas till reservkraft i äldreboenden, sjukhus och vattenverk. En kommun bör också kunna beakta upphandlingens möjligheter för att skapa förutsättningar för näringslivet att ställa om, exempelvis att lokala taxibolag kan använda samma tankstationer som kommunens fordon. Eller de möjligheter en lokal vätgastankstation ger det allmännyttiga bostadsbolaget eller VA-kollektivets möjligheter att kräva helt elektrifierade byggentreprenader vid renovering av miljonprogrammet eller ett föråldrat avloppsnät. En proaktiv offentlig upphandling kan stärka lokal och regional tillväxt, uppnå klimatmål, skapa resiliens, stödja lokal energiproduktion och leda till fler jobbtillfällen.

Avslutning

Vätgas Sverige tillstyrker en stegvis och förutsägbar utfasning av fossila drivmedel. Styrmedlen behöver vara långsiktiga i förhållande till utsläppsminskningen och i linje med EU:s regelverk, men med en hög nationell ambitionsnivå, framförallt då vi kan se att detta leder till en ökad konkurrenskraft. En viktig del

av vätgasens potential som energibärare finns i synergier mellan energisystem som i dag i hög grad är separerade: elsystemet, drivmedel, insatsråvaror, värme och lagring.

Vi tackar för möjligheten att lämna synpunkter och står gärna till förfogande för fortsatt dialog.

Med vänlig hälsning

Göteborg den 30 oktober 2026

Björn Aronsson
bjorn.aronsson@vatgas.se
Verksamhetsledare
Vätgas Sverige

Om Vätgas Sverige

Vätgas Sverige är ett partnerskap för vätgas och vätgasteknik som arbetar för en ökad användning av vätgas i ett mer hållbart samhälle. Vi representerar intressen från över 150 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.