

Göteborg, den 11 november, 2024

D.nr. **KN2024/01751**

Klimat- och näringslivsdepartementet

[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)

Kopia till

[kn.e.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.e.remissvar@regeringskansliet.se)

## **Remissvar på Förslag till Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt**

Vätgas Sverige har tagit del av rubricerad promemoria. Vår kompetens inom området vätgas med lågt koldioxidavtryck är 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 kansliets och våra medlemmars synpunkter. Här kommer vårt yttrande enligt Regeringskansliets remissmissiv med diarienummer KN2024/01751 från den 12 september 2024.

### **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 185 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 kunskapspridare. 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 Givn (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 enligt Riksdagsbeslut uppnå netto-nollutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast år 2045 och därefter skall 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 preliminära rapportering av 2023 klimatutsläpp representerade transporter 31% av Sveriges klimatutsläpp (13,7 Mt CO<sub>2</sub>-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 ställer sig bakom grundintentionen med nya hållbarhetskriterier för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbränslen som stipulerar att växthusgasutsläppen från dessa bränslen bör minska med minst 70% jämfört med fossila bränslen. Promemorian innehåller också förslag till ändringar i flera berörda lagar och förordningar, samt tydliggör förutsättningar för fossilfri vätgas att bidra till utsläppsminskning i industrin, i transporter och i energisektorn. Detaljerade synpunkter och kommentarer om detta presenteras nedan.

## Specifika synpunkter och förslag

### Avsnitt 3.2 Förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung

Vätgas Sverige stödjer slutsatsen att bestämmelser i EU förnybarhetsdirektivet gällande förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung omfattar i praktiken vätgas från elektrolys samt elektrobränslen. Samtidigt vill vi betona vikten av att **tillvarata potentialen till reduktion av klimatutsläpp genom alternativa sätt att tillverka vätgas med lågt koldioxidavtryck, till exempel genom plasmaförgasning av icke-återvinningsbart avfall i kombination med koldioxidinfångning.**

I sektionen *Rapporteringskyldighet för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung* beskrivs viktiga skillnader i Skatteverkets tolkning av skattskyldighet för drivmedel, i samband med användning av vätgas i motorfordon. Vid användning av vätgas i förbränningsmotor (H<sub>2</sub>ICE) betraktas vätgasen som bränsle till framdrivning av motorfordon medan vätgas i bränslecellsfordon (FCEV) rubriceras som insatsvara vid elproduktion. Även om analyserad promemoria inte uppger några planerade nivåer på beskattning av vätgas i transporter, vill vi i detta skede betona vikten av att **regler för beskattning av fossilfri vätgas i transporter bör kopplas till dess utsläppsreducerande verkan (dvs koldioxidavtryck) och inte klassificeras utifrån den teknikapplikation där vätgasen används.** Denna tolkning stöds också av senaste revision av EU direktiv (EU) 2019/1242 som i definitionen av "nollemissions tunga fordon" tydliggör att dessa fordon kan drivas utan förbränningsmotor eller med förbränningsmotor som släpper ut mindre än 3g CO<sub>2</sub> per ton-km eller 1g CO<sub>2</sub> per person-km.

### Avsnitt 3.3 Hållbarhetsbesked för återvunna kolbränslen

Vätgas Sverige stödjer förslaget att rapporteringskyldigheten gällande hållbarheten för återvunna kolbränslen skall vara frivillig och att kriterier för hållbarhet utformas i analogi till förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, d.v.s. minst 70% av utsläppsreduktion jämfört med fossila bränslen. Det är dock viktigt att utformningen av framtida beskattning av dessa bränslen följer samma principer som för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och därmed skapar ett positivt incitament för bränsleproducenterna att bidra till reduktion av klimatutsläpp.

**Avsnitt 5.2 Leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten**

I detta avsnitt presenteras intentionen att tillåta överföring av utsläppsminskningar från en aktör som inte är reduktionspliktig på en annan aktör med reduktionsplikt, vilket avses stimulera samverkan och samlokalisering av publika laddstationer och traditionella tankstationer med fossila bränslen. **Motsvarande mekanism bör gälla även för tankstationer för fossilfri vätgas.** Samarbete mellan berörda aktörer kommer stimulera fördelar i planering av utrymmen samt i tillståndsprocesser, och ett samutnyttjande av infrastrukturen (tillfartsvägar, parkeringsytor, närservice och övriga fordonsrelaterade tjänster såsom biltvätt och tryckluft) kommer öka servicenivån för fordonsanvändarna.

**Avsnitt 5.3 Förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten**

Vätgas Sverige stödjer även förslaget att reduktionsplikten ska kunna uppfyllas genom inblandning av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung. För att uppnå detta skall ett förnybart bränsle av icke-biologiskt ursprung omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt hållbarhetslagen.

**Slutord**

Vätgas Sverige fortsätter arbeta för etablering av fossilfri vätgas i olika samhällssektorer, däribland in transporter, med målsättningen att bidra i reduktion av utsläpp. I detta **ser vi stort behov för införande av styrmedel och instrument som påskyndar utfasning av fossila bränslen och främjar ökad användning av hållbara alternativ.** Vi ser därför fram emot att fortsättningsvis bistå regeringen med vår input och stöd i detta arbete.

Göteborg, 11 november, 2024

Med vänlig hälsning,

**Björn Aronsson**

bjorn.aronsson@vatgas.se

Verksamhetsledare

Vätgas Sverige