

Dnr: KN2025/01701

Ellenor Grundfelt
ellenor.grundfelt@energigas.se

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till
kn.e.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm den 1 december 2025

Remissvar gällande promemorian Stöd till laddnings- och tankningsinfrastruktur för tunga transporter

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerad promemoria. Vi vill gärna bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Klimat- och näringslivsdepartementet remiss den 5 september 2025.

Breddning av stödet

Energigas Sverige välkomnar den föreslagna breddningen av stödet så att stödet främjar en bredare satsning på laddnings- och tankningsinfrastruktur för tunga transporter.

Förordningen byter namn

Det är positivt att förordningen ges ett nytt namn som tydligare återspeglar att stödordningen även omfattar tankningsinfrastruktur, inte enbart laddning.

Differentierade stödnivåer beroende på marknadsmognad

Utbyggnaden av infrastruktur för el och vätgas befinner sig i olika mognadsfaser. Energimyndigheten bör därför ges möjlighet att differentiera stödnivåerna beroende på teknikens mognad och hur långt utbyggnaden har kommit inom respektive område.

Tydligare begrepp och struktur i regelverket

När stödets omfattning breddas har nya begrepp och definitioner införts. Vi ser att det kan finnas behov av att förtydliga och förenkla begreppen i regelverket för att undvika oklarheter. Till exempel finns en lång definition av "tankningsstation för vätgas" men sedan används i stället begreppet "tankningsinfrastruktur" och "infrastruktur för vätgastankning". Det är möjligt att de olika begreppen används med ett särskilt syfte, men det syftet framgår inte tydligt för oss.

Överlappning med Klimatklivet

Energigas Sverige anser att det rimligt att sträva efter att minimera eventuell överlappning med de stöd som kan ges inom ramen för Klimatklivet. Att samla den statliga medfinansieringen av den här typen av verksamhet hos Energimyndigheten kan i grunden vara positivt för utvecklingen och för de aktörer som berörs. Samtidigt är det avgörande att säkerställa att det inte uppstår något glapp i stödssystemet för vätgastankstationer. Stödnivåer och villkor i förordningen om stöd till laddnings- och tankningsinfrastruktur behöver vara tydliga och finansiellt konkurrenskraftiga. Det är viktigt att undvika ett "stödvakuum" under övergången och att incitamenten för nya vätgasetableringar bibehålls.

Driftstöd för tidiga aktörer

Det är välkänt att de första aktörerna som etablerar tankstationer för tunga transporter ofta får bära stora initiala kostnader innan fler fordon har kommit ut på vägarna och efterfrågan har kommit i gång ("first-movers disadvantage"). När det gäller vätgas är det ett problem idag. Vi föreslår därför att regeringen överväger att komplettera investeringsstödet med ett driftstöd under de första åren. Om ett sådant driftstöd införs kan det också vara naturligt att behålla kravet på att stationen ska vara i drift i minst fem år.

Helhetsperspektiv på vätgasvärdekedjan

Vi ser även ett värde i att använda det här tillfället för att bredda förståelsen för vikten av samordning och helhetsperspektiv i utvecklingen av vätgasmarknaden. För att Sverige ska lyckas med omställningen till vätgasdrivna transporter krävs att alla delar av värdekedjan – från produktion och distribution till fordon och användning – utvecklas i samverkan. Om inte samordning sker riskerar stödet till tankningsinfrastruktur få begränsad effekt, då vätgasproduktion och fordon saknar förutsättningar att växa i samma takt. Samtidigt kan rätt utformade styrmedel som driver på utvecklingen i hela värdekedjan minska behovet av ytterligare stöd på sikt.

Med vänliga hälsningar,



Ellenor Grundfelt
Strategichef och ansvarig styrmedel