

Nationellt AFIR-handlingsprogram

Förslag från 2030-sekretariatet till Energimyndigheten

Bakgrund

Energimyndigheten har i uppdrag av regeringen att ta fram ett nationellt handlingsprogram för AFIR, EU:s Alternative Fuel Infrastructure Regulation. Till den 28 juni 2024 önskar myndigheten inspel avseende hur medlemsstaterna ska nå målen om laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas, flytande metan för tunga fordon och i hamn, landströmsförsörjning av fartyg och strömförsörjning av stillastående flygplan. Exempel på frågor som myndigheten önskar förslag kring är:

- Vilka frågor är viktigast att prioritera?
- Vilka ytterligare analyser behövs för ökad förståelse för utvecklingen inom infrastruktur för alternativa drivmedel?
- Vilka ytterligare åtgärder och styrmedel kan behövas för att uppnå målen i AFIR?

2030-sekretariatet har under lång tid arbetat med att påskynda omställningen till hållbara transporter, i linje med Sveriges nationella klimatmål för transportsektorn för år 2030, EU:s ESR-krav på Sverige till samma årtal och det globala Parisavtalet som enligt SBTi kräver en halverad klimatpåverkan per årtionde. De delar av omställningen som omfattas av AFIR är centrala för att nå dessa mål, med betydande frihet för Sverige att som medlemsstat utforma relevanta styrmedel så att nationella förutsättningar bäst avspeglas och gynnas.

2030-sekretariatets synpunkter

Den självklara utgångspunkten är att Sverige ska vara absolut ledande i omställningen till el- och vätgasdrift i fordonssektorn, från elsparkcyklar och bilar till bussar, lastbilar, skepp och flyg. Därför bör Sverige gå bortom miniminivån för AFIR och fokusera på en implementering som tydligt bidrar till att beslutade klimatmål nås.

Frågor att prioritera

Om allt prioriteras, prioriteras inget. Vi har därför valt bort många viktiga frågor för omställningen för att inom ramen för AFIR:s nationella införande föreslå följande fem centrala prioriteringar:

1. **Partsdialoger** för att förstå, planera och bygga mot behoven avseende elnät, lagringskapacitet etc och få med hela värdekedjor i arbetet, så att rätt infrastruktur byggs ut i rätt takt med bindande utbyggnadsplaner. Konsumenter, el- och nätbolag, aktörer inom laddinfrastruktur och vätgas samt kommuner och regioner bör ingå, och Energimyndighetens samordningsuppdrag bör förlängas till 2030.

2. **Enklare och snabbare** tillståndsprocesser för utbyggnad av elnät och markupplåtelse, i samarbete med SKR för att identifiera lämpliga platser för ladd- och vätgasstationer. Denna fråga prioriteras redan av regeringen, men i första hand för etablering av ny elproduktion vilket endast delvis överlappar med AFIR-behov.
3. **Användarvänlighet:** Konsumenten behöver vara i centrum för AFIR: implementering, med stor tydlighet gällande betalning och skyltning och teknikkraV som motsvarar kunders krav. Prissättningstransparens är svår men viktig och roamingkraven behöver följas upp så att införandet faktiskt gagnar omställningen.
4. **Sjöfartens och flygets behov:** Att ställa om stora fartyg och flyg till eldrift och vätgas kräver 10-100 gånger högre effekter jämfört med personbilar. Det ställer mycket stora krav på nätutbyggnad och överföringskapacitet, samt på produktion i direkt anslutning till hamn och flygplats. För att klara denna omställning till 2030 måste detta skyndsamt adresseras.
5. **Ett nationellt "Clean room"** efter tysk modell, där aktörerna (OEM, logistikaktörer och CPO) delar konkurrenskänslig information utan att den blir publikt tillgänglig. Detta kan göras för el, vätgas och flytande biometan. Insamling av info kan vara konkurrenskänslig, det behövs mer info kring hur mycket effekt logistik/tunga fordon behöver, med en neutral aktör som samlar detta, problem med myndigheten är att informationen kan vara publik

Ytterligare analyser

Flera kompletterande analyser är angelägna för att på bästa sätt implementera AFIR. De bör i huvudsak kunna ingå i Energimyndighetens existerande samordningsuppdrag och arbetas in i den uppföljning av regelverket som de förslagsvis preciserar som en del av sitt regeringsuppdrag. Vi föreslår följande fem ytterligare analyser, som bör beslutas om och inledas skyndsamt:

1. **Relatera till andra EU-krav.** Hur AFIR relaterar till andra EU-krav som Sverige behöver implementera behöver förtydligas, särskilt som de ur flera aspekter är mer långtgående än AFIR. Det gäller bl.a.
 - a. EU:s 2030-krav för tunga fordon, som kräver överslagsmässigt 400 000 nollutsläppsfordon, varav 80 000 vätgasfordon och för dessa åtminstone 80 vätgasstationer i Sverige med en kapacitet på två ton per dygn medan AFIR endast kräver 33 om ett ton per dygn.
 - b. FuelEU Maritime med krav på laddanslutning eller nollemissionsfartyg
 - c. RefuelEU Aviation
 - d. Byggnadsdirektivet EPBD (energy performance in buildings directive), som hanterar icke-publik laddning och "rätt att ladda"-frågan
2. **Behov av laddning av tung trafik** längs huvudvägnät och i större tätorter, med fokus på de 18 urbana noderna, med troliga utmaningar avseende såväl kapacitet som marktillgång, vilket kräver större samordning med kommunal översiktsplanering.

3. **Samverkan med depåladdning och semipublik laddning** ingår formellt inte i AFIR, men har stor betydelse för omställningen av tunga fordon och denna utbyggnad bör integreras och samordnas med de delar som ingår.
4. **Rätt att ladda.** Hur en konsumentinriktad rätt att kunna ladda sitt elfordon införs och konkretiseras i svensk lag bör utredas, i samverkan med ladd- och fastighetsaktörer.
5. **Årlig rapportering.** Från år 2025 ska varje land redovisa framsteg (antal fordon, kapacitet etc) men fokus är på batterifordon och laddinfrastruktur – självklart bör detta gälla såväl eldrift som vätgas, och gärna kompletteras med situationen för andra förnybara drivmedel.

Ytterligare åtgärder och styrmedel

Vi har gemensamt och med stor enighet identifierat följande fem centrala områden där ytterligare åtgärder och styrmedel behövs – samt en ”åtgärd 0” där vi uppmanar politiken på nationell nivå att *inte* agera.

1. **Stöd till fordonsmarknaden.** Helt centralt för omställningen är att marknaden väljer el- och vätgasfordonen. Marknadsintroduktion av el- och gasdrivna tunga fordon behöver ett mer omfattande stöd än idag, förslagsvis enligt tysk modell, medan stödet för eldrivna lätta lastbilar behöver finnas kvar bortom år 2025, stödet för el- och gasdrivna personbilar bör återinföras och ett stöd för köp av begagnade elfordon införs för att motverka att de exporteras. Stödsystemen behöver bättre än idag ta hänsyn till kommersiell mognad; vätgas- och batterifordon betraktas som lika kommersiellt mogna vilket är verklighetsfrånvänt, och att stödet för elbussar exkluderar stadsbussar drabbar vätgasbussarna.
2. **Investeringsstöd** behövs för produktionsanläggningar och tankstationer för vätgas för att klara utbyggnaden och behovet om 2 TWh vätgas till vägtransportsektorn 2030. Även om inte AFIR ställer krav på vätgastankinfrastruktur längs det övergripande TEN-T vägnätet (som är en lägre klass än huvudvägnätet) kan det där finnas nationella skäl att bygga ut vätgastankinfrastruktur längs exempelvis E45 både för kollektivtrafik och lastbilstrafiken, vilket också kan samordnas med behov för t.ex. Inlandsbanan. Dagens stöd för icke-publika laddplatser behöver justeras utifrån energimix så att det inte i praktiken omöjliggör denna del av omställningen. Också elvägar ska omfattas av stöd och den tidigare beslutade upphandlingen återupptas. Därtill bör stödet för andra förnybara drivmedel, främst biogas, stärkas. Alla stöd bör samlas på en myndighet med samma ansökningsprocess, för att minimera handläggning.
3. **Driftstöd** behövs för större tankstationer för vätgas, liksom för stationer inom det övergripande vägnätet med låga trafikvolymer. Det kan t.ex. utformas som

“Contracts for difference”, som fasas ut vid viss nyttjandegrad, vilket också omnämns i regeringens klimathandlingsplan.

4. **Översyn av rådande intäcksreglering** för att möjliggöra och uppmuntra proaktiva investeringar, som kontrast till dagens modell som inte ger nödvändiga förutsättningar för den snabba utbyggnad av ladd- och elsystemet som krävs.
5. **Kommunal tillsyn** av AFIR och relaterad lagstiftning är central utifrån att stora delar av utbyggnaden relaterar till kommunala planprocesser, tillståndsgivning och information. Det kräver dock troligen förändrad lagstiftning avseende vad som är kommuners uppdrag och mandat, vilket bör hanteras skyndsamt för att undvika tidsmässiga glapp i ansvarsförhållandena.
0. **Viktigast av allt: Politiken ska ha vett att hålla sig från att ändra förutsättningarna för marknaden på oförutsägbara sätt.** Den drastiskt sänkta reduktionsplikten är ett bra exempel på ett dåligt agerande; beslutade kontrollstationer i Energimyndighetens regi ignorerades fullständigt och den färdplan med mål fram till 2030 som legat till grund för omfattande investeringar ströks utan branschdialog eller förhandsinformation. Följden med kraftigt billigare fossil diesel försvårar inte bara för de förnybara drivmedlen utan också för eldrift, vätgas och laddinfrastruktur, eftersom fossil diesel är det förhärskande drivmedlet.

Slutord

Vi tackar för möjligheten att få ge inspel på hur det fortsatta arbetet relaterat till AFIR-direktivet bäst utformas, och står till förfogande för fördjupande och konkretisering av ovanstående och relaterade punkter.

För 2030-sekretariatet, den 25 juni 2024

Mattias Goldmann