

# Finansiering och lönsamhet

## Generellt

- Det är ett paradigmskifte, behöver stöd. Men det behöver även finnas en marknad! Vi kan inte ligga efter i Sverige, vi måste synka.
- Betalningsviljan för gröna produkter är generellt låg, men mer överkomlig i slutet av värdekedjan hos konsumenten. Viktigt att **få igång efterfrågan**, annars har man inte långsiktighet. Finns absolut ett behov på ytterligare styrmedel för att få igång produktionen idag.
- **Inte tillräckligt förutsägbart** och ambitiöst. Ekonomiska styrmedel behövs.
- Långsiktigheten är viktig; för mycket ryckighet hittills, vilket minskar riskviljan.
- Det svenska målet är otydligt för att nå målen. Otydligt vad REpowerEU betyder för Sverige.
- Sverige har bästa grundförutsättningar för att producera grön vätgas. Vi riskerar ändå att bli omsprungna av andra länder... USA, Tyskland, Danmark, Frankrike... Innovationsstöd, bra och viktigt. **Man missar uppskalningsdelen**, fördelar med uppskalning. IRAs direktstöd till produktion (30kr/kgH<sub>2</sub>) är ett väldigt bra stöd som gynnar alla producenter och alla därefter i värdekedjan.
- Ett regelverk, styrmedel behövs för att uppskalningen kan säkerställas. Anläggning 1 behöver stödjas, men även anläggning 2-5 ...
- Svårt att få ut vätgasen som drivmedel i t.ex. transportsektorn – här krävs stöd, nya affärsmodeller.
- Vilken typ av kraftproduktion skulle kunna stötta en vätgasekonomi till rätt prisbild i rätt prisområde?
- Nätutbyggnad och kraftproduktion hänger ju samman med hela kedjan och energisystemet generellt, problemet är att alla delar helst ska komma på plats samtidigt.
- Bra med flera kluster, så det blir fördelat över hela landet. Inte så bra (och dyrt) att frakta vätgas över landet.
- Elpriset behöver ligga på hanterbara nivåer. Även nätkapacitet – detta hör ihop med tillståndsprocesser.
- Vi ska inte planera Sverige efter undantaget i Norrland...
- Infrastruktur för att tanka och ladda. Griden komma först, sedan laddstationerna och sist bilarna. Under denna uppfasningen behövs inte bara Capex, utan också Opex-stöd. Liknande resonemang gäller för vätgasinfrastruktur, även om den utrullningen sker lite senare. Produktionen måste bli av till rätt kostnad. Effektiv distribution måste till stånd och tankstationer byggas. **Hela värdekedjan måste byggas med tanke på att uppnå konkurrenskraftig kostnad för slutanvändarna.** Även för vätgas så kommer infrastrukturen före användarna.
- Möjlighet att **utnyttja sektorkopplingar** för att åstadkomma skala och synergier bör undersökas, eftersom de största vätgasvolymerna kommer att ligga hos industrin.

- Man vill inte hamna i hönan eller ägget-situation. Gäller att gå i takt med transportindustrin när man stimulerar produktionen. Styrmedel behöver också gå i takt! I ett internationellt perspektiv satsar man gärna i länder där politiken står bakom.

## Stöd och styrmedel

- Är man tidig i ett tekniskifte så kommer man ha överkostnader, för att man ska våga gå först kommer det att behövas stöd. Behöver stabilitet både nationellt och i EU.
- Man behöver känna ett långsiktigt stöd från den nationella politiken. Investeringsstöd behövs!
- **Produktionsstöd är viktigt**, men man måste också titta längre ner i värdekedjan på off-takers.
- Generella branschstöd kan vara bra.
- Produktionsstöd har historiskt inte använts i någon större utsträckning i Sverige. Bättre med skattebefrielser? Bättre med grants/capex-stöd för nya industrier och för befintliga företag som reinvesterar i ny teknik?
- Hela värdekedjan måste hänga ihop, här skulle staten stötta i att brygga en övergångsfas med t.ex. garanterad off-take, feed-in tariffer, grön premie-stöd eller liknande.
- Höna-ägg problematiken. Både CAPEX stöd behövs och även OPEX stöd för att få igång H2-systemet i transportsektorn.
- Ett styrsystem skulle kunna vara att gå in med garantier där staten står för risken.
- Riskhanteringen, och kapitalisering, är utmanande att lösa på marknadsmässiga grunder. Riksgäldens gröna kreditgarantier centrala.
- Varför finns det ingen exportpremie kopplad till CBAM för gröna produkter som producerats i Europa?
- Bör Sverige "toppa" EU:s vätgasbank för att hjälpa våra industrier att vinna bud?
- Att matcha stöden är en utmaning och svårt att förstå. Svårt att hålla koll på stöden, framförallt för mindre aktörer.
- EU:s vätgasbank är bra för större projekt, men att få lönsamhet i mindre produktionsanläggningar är fortsatt en utmaning.
- Öka budgeten, såväl för Industrilivet och Klimatlivet som för EU:s vätgasbank. **Bra med nationellt stöd kopplat till EU:s vätgasbank.**
- Snegla på IRA för att se hur vi får bolag att satsa i Sverige i stället för USA?
- Skattepengar som går till att undvika klimatförstörning går att motivera, men man behöver vara transparent och medveten om att man kan bygga in sig i ett stödsystem en väldigt lång tid framöver.
- Det kan vara **otydligt för branschen hur stöd kommer att fungera.**
- **Saknar styrmedel totalt för transportsektorn**, Tyskland och Schweiz har det på plats (ett bonus-malus system).

## Sverige och andra länder

- Sverige har stora möjligheter att delta i utvecklingen, men **andra länder springer ifrån.**

- Svårt att få det lönsamt idag. Vi ligger efter och det kommer stora beslut snabbare i tex Storbritannien, Tyskland och Nederländerna. **I andra länder har man hittat möjligheter att matcha EU:s stöd** för att komma ner till takpriset.
- Vi måste bli bättre på att dra nytta av EU, andra länder samordnar nationella och EU-stöd.
- Vi ser ett mönster i EU med andra länder som går före. Deras motsvarigheter till Energimyndigheten är "bättre" belasta om hur man får ta del av IPCEI-kakan. Vi har bra förutsättningar för innovationer i Sverige och med det elpriset som vi har, men **vi måste se hur vi ska navigera i systemet.**
- Vi behöver säkerställa system för att Sverige ska vara konkurrenskraftigt.
- Vi har en massa som är villiga att satsa på vätgas i Sverige, men hur gör vi att det funkar med EU och svenska regler? Vi behöver göra det enklare. Vätgasen behövs i alla branscher, en möjliggörare att få ner miljöpåverkan. Produktionsstöd hjälper alla, även slutkonsumenten.
- **Önskar ett starkare stöd och hjälp för små, innovativa företag. Andra EU-länder har bättre utbyggt stöd för ansökningar.**
- Andra länder tar chansen att få finansiering för vätgas, och är mycket snabbare på bollen. Det kostar mycket att få ihop en kvalitativ ansökan för att få EU-stöd. **Vi fokuserar lite för mycket på de svenska stöden, när det finns mer pengar på EU-nivå.**
- Vi måste se till att förutsättningarna inte är sämre i Sverige. Matcha övriga länders stöd för projekt så att samma projektförutsättningar finns i Sverige.
- **Sverige bör vara drivande på EU-nivå** för att kunna konkurrera med bl a IRA och motsvarande insatser i t ex Kanada. EU-budgeten behöver utökas.
- Viktigt för ett litet land som Sverige att **värna den inre marknaden.**

## Hinder

- Tillståndsärenden är en flaskhals.
- Problemet är inte tillstånd, utan att det finns en overflow av ansökningar, vilket innebär mycket jobb för bl a länsstyrelserna. Vi har **inget väl fungerande system i Sverige.**
- Vi måste styra upp och samordna hanteringen av ytor både till land och till havs. Det finns inget bra kompensationsystem, som t ex i Danmark.
- Effektuttag är ett problem med att installera en elektrolysör, sedan är det ett problem med väntetiderna för att utöka sitt effektuttag.
- Långa leveranstider såsom MKB:er är också en utmaning, detta gäller både för t ex elektrolysörer eller tankstationer och för off-takers.
- Det är svårt att jobba med off-takers, t ex **transportsidan är eftersatt.**
- Dagens diesel är fortfarande så billig att de fossilneutrala alternativen har svårt att konkurrera i de stora segmenten, även om energin skulle nå samma eller lägre nivå jämfört med diesel.

## Myndigheters roll

- Till myndigheterna väddas det om att försöka **minska alla ledtider.** Bråttom!
- Bra med Energimyndigheten som kontakt.
- **Projektansökningsmedel** för att söka EU-medel för mindre bolag.

- Det är komplexa omställningsprojekt som behöver partnerskap. Samordning av regelutveckling och finansiering sköter branschen ganska bra direkt. Samarbeten måste ske, men behövs inte mer samordning, plattformar tenderar att forma sig själva.
- Samla ihop investerare... vätgas är högriskprojekt. **Saknas strategi, regelverk, samordning...**
- Incitament och säkerhet i ett tidigt skede är viktigt. **Från pilot till småskaligt bör gå snabbare.** Sverige halkar efter. Vi skapar inget momentum... EM behöver skapa det...
- En del av EU-programmen vill sänka bidragen med 30% och att man sedan tar lån via EIB. Svenska bankerna är inte med i matchen, och det vore bra om en svensk myndighet tar den **dialogen med de svenska bankerna.** Skulle vi kunna få hjälp med dessa verktyg borde det leda till fler svenska investeringar.

### Teknikneutrala stöd?

- Stödet blir väldigt tekniskspecifikt, vilket exkluderar ny teknik. Problematiskt. Vi behöver främja innovation, om vi begränsar stöd till några få tekniken så begränsar vi även omställningen. **Teknikoberoende stöd** är mycket viktigt!
- Det finns vätgasstrategier som inte är teknikoberoende. Det behöver finnas utrymme för alla tekniker.
- Vi har en benägenhet att tro att teknik löser allt, väntar på ny teknik hela tiden. Tycker att vi ska satsa på det vi har här och nu för att lösa klimatproblemet.
- Begreppet "teknikneutralitet" är grundat i en förutsättning att två eller flera alternativa tekniker kan användas för att uppnå samma syfte. Detta är inte fallet för **vätgas och el** då dessa två tekniker kompletterar varandra utifrån sina unika styrkor. Därför är det viktigt att strävan efter teknikneutralitet inte används vid t.ex. utformningen av stöd då dessa två tekniker **representerar olika grad av kommersiell mognad och behöver olika nivåer av support.**

### Blå vätgas

- Enda vägen fram är blå vätgas i transportbranschen.
- **Blå vätgas är fortare och billigare,** behövs inte så mycket investering i infrastruktur som elproduktion och transmission.
- Grön vätgas pratas mycket om, men klimatmålet är viktig. Då är blå vätgas också viktigt.