

Till:

Finansminister Magdalena Andersson

Näringsminister Ibrahim Baylan

Miljö- och klimatminister samt vice statsminister Per Bolund

Infrastrukturminister Tomas Eneroth

Landsbygdsminister Jennie Nilsson

Energi- och digitaliseringsminister Anders Ygeman

Centerpartiets partiledare Annie Lööf

Liberalernas partiledare Nyamko Sabuni

För kännedom till:

Se BILAGA 2

Inom EU pågår arbete för att förverkliga den nya [strategin för smart och hållbar mobilitet](#) och genomföra tillhörande handlingsplan. Parallellt arbetar EU-kommissionen med taxonomikriterier för miljömässigt hållbara investeringar inom bland annat transportsektorn.

Vi som är avsändare till detta brev, 33 kommunpolitiker runt om i hela Sverige, vill i det sammanhanget uppmärksamma regeringen på att EU:s missvisande tailpipe-perspektiv¹ leder till en successiv utfasning av gasdrivna fordon, vilket i sin tur leder till en utfasning av möjligheten att använda biogas som drivmedel. Det här utgör ett stort hinder för realiseringen av biogasens unika samhällsnyttor, omställningen till ett hållbart Sverige och möjligheterna att nå EU:s klimat- och miljömål.

Med anledning av det pågående EU-arbetet vill vi uppmana regeringen och dess samarbetspartier att verka för en skyndsam ändring av nuvarande EU-regelverk så att klimatnyttan av biogas inkluderas vid beräkning av gasfordons och transporters klimatpåverkan. Det gäller både EU:s koldioxidnormer för fordon och inom den gröna taxonomin.

Samtidigt vill vi, med anledning av remissen av promemorian [Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster](#), uppmana regeringen och samarbetspartierna att fortsätta inkludera biogasdrivna bilar i Sveriges nationella miljöbilsdefinition.

Tillsammans med att skyndsamt implementera de förslag som presenteras i Biogasmarknadsutredningen – SOU 2019:63 Mer Biogas! För ett hållbart Sverige – utgör dessa åtgärder viktiga grundförutsättningar för att vi ska kunna ta tillvara biogasens unika samhällsnyttor.

De utgör samtidigt en förutsättning för att nå transportsektorns klimatmål, där biogas och andra biodrivmedel har konstaterats vara en viktig delösning vid sidan av transporteffektivisering och elektrifiering.² Vi klarar oss inte med antingen biogas eller elektrifiering – vi behöver både och.

¹ Tailpipe-perspektivet innebär att klimatnyttan av biogas och andra biodrivmedel inte räknas in vid bedömning av ett fordonets koldioxidutsläpp. Biogas räknas med andra ord som naturgas (d.v.s. fossilt bränsle) vid bedömning av koldioxidutsläpp från gasfordon. Fordonsgasen i Europa består i varierande andelar av både naturgas och biogas (i en del länder cirka 20–40 procent biogas och i Sverige 95 procent biogas). Att räkna all fordonsgas som fossilt bränsle resulterar således i att gasfordonens koldioxidutsläpp ser högre ut på pappret än vad de är i verkligheten.

² Ur [Klimatpolitiska rådets rapport 2019](#) (med fördjupad utvärdering av klimatmålet för inrikes transporter: *“Målet kan nås på olika sätt men det finns inte någon realistisk väg för att uppnå 2030-målet som inte innehåller betydande bidrag från alla de tre åtgärdsområdena: ett mer transporteffektivt samhälle, snabbare elektrifiering och en ökad andel bioenergi i effektivare fordon.”*)

Med EU:s nuvarande beräkningsmetodik kommer vi inte kunna använda biogas som drivmedel

Den nuvarande metoden att bedöma klimatpåverkan utifrån koldioxidutsläpp vid avgasröret (tailpipe) är både konkurrensnedvidande och missvisande. Metoden styr redan idag mot en utfasning av biogasbilar från marknaden, och på sikt leder den till motsvarande effekt även på tunga sidan.

EU bör i stället tillämpa det mer teknikneutrala well-to-wheels-perspektivet³ på utsläpp (källa till hjul), och i förlängningen beakta hela livscykeln för både drivmedel och fordon. Det finns en viss ambition inom EU om att göra det (se BILAGA 1 till detta brev), men regeringen och samarbetspartierna behöver verka för att det verkligen blir så i pågående revideringar på området.

Förslaget om ändrad miljöbilsdefinition krymper marknaden för biogas som drivmedel

Vi ser också med stor oro på regeringens remitterade förslag att begreppet *miljöbil*, som definieras i 3 § i [Förordning \(2020:486\) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar](#), inte längre ska omfatta bilar som drivs med biogas.⁴

Även om förordningen enbart gäller myndigheter under regeringen används den som nationell miljöbilsdefinition och riktmarke av kommuner, regioner och privata företag i upphandlingar. Att exkludera biogasdrivna bilar från den nationella miljöbilsdefinitionen skulle leda till minskat intresse för upphandling av biogasdrivna bilar och därmed minskad efterfrågan på biogas som drivmedel. En miljöbilsdefinition som utesluter biogas är dessutom motsägelsefullt ur ett miljöperspektiv, då biogasbilarna presterar i topp när gäller att minska klimatutsläppen⁵.

Det finns heller ingen motsättning mellan att ha kvar biogasdrivna bilar i den nationella miljöbilsdefinitionen och samtidigt uppfylla EU:s krav i direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

Biogasdrivna bilar bör således fortsatt inkluderas i den nationella miljöbilsdefinitionen, i enlighet med det beslut som regeringen fattade i juni 2020 om [skärpt miljöbilsdefinition](#).

Vi behöver kunna använda biogas som drivmedel för att kunna realisera samhällsnyttorna

Att snarast börja tillämpa well-to-wheels-perspektiv på utsläpp samt att fortsatt inkludera biogasbilar i miljöbilsdefinitionen är helt nödvändigt för att vi ska kunna ta tillvara biogasens unika samhällsnyttor.

Att ersätta bensin och diesel med biogas innebär inte bara en stor vinst för klimatet och miljön. Det driver samtidigt helt nödvändiga investeringar och miljöförbättringar inom andra områden – såsom avfall, avlopp och jordbruk – med återcirkulering av växtnäringsämnen, minskad övergödning samt förbättrad biodiversitet och markkvalitet som resultat. En resurseffektiv, cirkulär ekonomi helt enkelt. Produktion av biogas och biogödsel ger samtidigt ökad försörjningstrygghet, landsbygdsutveckling, fler arbetstillfällen, regional näringslivsutveckling och innovation samt nya exportmöjligheter.

Vi behöver kunna använda biogasen som drivmedel för att kunna ta tillvara biogasens unika samhällsnyttor. Många av nyttorna uppstår i produktionen, men produktionen kräver en avsättning och vägtrafiken utgör en viktig avsättningsmarknad för biogas. Behov av drivmedel finns överallt i Sverige där det finns behov av att röta och omvandla avfall och restprodukter till biogas. Förbrukning av drivmedel linjerar också väl med biogasens produktionsmönster, det vill säga kontinuerlig produktion och användning dygnet runt under årets alla dagar. Sammantaget möjliggör vägtrafiken kontinuerlig,

³ Well-to-wheels-perspektivet innebär att ett fordons koldioxidutsläpp bedöms utifrån de nettoutsläpp som sker under drivmedlets hela livscykel (produktion, distribution och användning av drivmedlet). Här tas hänsyn till att biogas och andra biodrivmedel ingår i ett naturligt kretslopp och därmed bidrar mindre till växthuseffekten än fossila bränslen. En bedömning av verklig klimatpåverkan från fordon kräver ett well-to-wheels-perspektiv.

⁴ Remiss av Promemoria Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster (diarienummer: I2021/00867).

⁵ Se t.ex. slutsatser från EU-kommissionens gemensamma forskningscenter (JRC) i BILAGA 1 till det här brevet.

lokal och regional avsättning av biogas i hela landet. På så sätt undviks även kostsam lagring och transport.

På många håll i Sverige har samhället dessutom redan gjort omfattande investeringar i biogasanvändning till transporter, bland annat i form av tankstationer. Investeringarna pågår fortfarande, inom exempelvis Klimatklivet. Att kapa möjligheten att nyttja dessa investeringar är inte resurseffektivt.

Sammanfattningsvis

Vi kommuner spelar en viktig roll i den svenska biogasmodellen som har gjort Sverige världsledande på biogas. Vi hanterar avfall som kan bli substrat för biogasproduktion, vi producerar biogas och vi upphandlar och köper in biogas som drivmedel. Övriga nordiska länder har börjat följa vårt exempel, och modellen sprider sig nu snabbt till fler länder i och utanför Europa.

Det här brevet uttrycker den gemensamma syn som vi kommuner länge har haft, där vi ser biogasen som en motor för lokal, grön tillväxt (speciellt på landsbygden) och ett viktigt verktyg för att uppnå såväl våra egna som Sveriges ambitiösa klimat- och miljömål.

Men för att vi ska kunna använda biogasen som det viktiga verktyg den är krävs framförallt tre saker:

- Att de förslag som presenteras i Biogasmarknadsutredningen införs skyndsamt
- Att EU-regelverket möjliggör användning av biogas som drivmedel
- Att Sveriges nationella miljöbilsdefinition fortsatt inkluderar biogasdrivna bilar

I dessa tre delar behöver vi regeringens och samarbetspartiernas stöd för att på bästa sätt kunna ta tillvara biogasens nytta som resurs för samhället.

Med vänliga hälsningar,

Johan Gröhn (C) Bodens kommun, Kommunalråd

Claes Nordmark (S) Bodens kommun, Kommunalråd

Sead Maglic (Sjvp) Bodens Kommun, Ordförande i Stadsbyggnadsnämnden

Catarina Ask (MP) Bodens kommun, Kommunledningen och ordförande i kultur, fritid och ungdomsnämnden

Arne Jonsson (C) Eskilstuna kommun, Kommunalråd

Per Svensson (S) Falkenbergs kommun, Kommunstyrelsens ordförande

Hugo Andersson (C) Finspångs kommun, Kommunalråd, miljö och samhällsbyggnad

Christina Lindberg (C) Härnösands kommun, Oppositionsråd

Andreas Sjölander (S) Härnösands kommun, Kommunstyrelsens ordförande

Camilla Lindoff (S) Hässleholms kommun, Ledamot Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Anna Thore (S) Kalmar kommun, Ordförande Vatten- och miljönämnden

Johan Persson (S) Kalmar kommun, Kommunstyrelsens ordförande

Lennart Bondeson (KD) Klimatkommunerna, Ordförande

Ida Stafrin (C) Kramfors kommun, Oppositionsråd

Frida Nilsson (C) Lidköpings kommun, Kommunstyrelsens 1 vice ordförande

Muharrem Demirok (C) Linköpings kommun, Kommunalråd, ordförande Samhällsbyggnadsnämnden

Karin Svensson Smith (MP) Lunds kommun, Oppositionsråd

Madelaine Jakobsson (C) Nordmalings kommun, Kommunstyrelsens ordförande

Göte Vaara (KD) Norrtälje kommun, Gruppledare

Per Stenvall (C) Piteå kommun, Ledamot Piteå Science Park

Johan Andersson (C) Sollefteå kommun, Kommunstyrelsens ordförande

Lennart Frostesjö (MP) Umeå kommun, ledamot miljö- och hälsoskyddsnämnden och äldrenämnden

Nils Seye Larsen (MP) Umeå kommun, Ordförande Kommunstyrelsens Hållbarhetsutskott

Lasse Brännström (MP) Umeå kommun, Ledamot tekniska nämnden

Lena Karlsson Engman (S) Umeå kommun, Ordförande Biofuel region

Janet Ågren (S) Umeå kommun, Ordförande planeringsutskottet

Rickard Malmström (MP) Uppsala kommun, Kommunalråd

Erik Pelling (S) Uppsala kommun, Kommunstyrelsens ordförande

Bengt Hilmersson (C) Vårgårda kommun, Kommunstyrelsens ordförande

Carin Lidman (S) Västerås kommun, Kommunalråd

Bo Frank (M) Växjö kommun, Kommunfullmäktiges ordförande

Jimmy Nordengren (C) Örebro kommun, Kommunalråd, ordförande Hållbarhetsutskottet

Bo Svensson (C) Östersunds kommun, Kommunstyrelsens ordförande

BILAGA 1

Well-to-wheels-perspektiv på klimatutsläpp uppmuntras inom EU:s egen forskning

EU-kommissionens gemensamma forskningscenter (JRC) har nyligen publicerat en studie ([JEC Well-To-Wheels report v5](#)) som syftar till att tillhandahålla transparent, evidensbaserad och objektiv data inför framtida beslutsfattande inom EU. Studien jämför olika bränsle- och fordonsalternativ och argumenterar för att klimateffekten av dessa alternativ enbart kan bedömas genom att se till hela kedjan från källa till hjul (well-to-wheels). Bland slutsatserna i studien framgår att biogas i gasfordon presterar i topp i fråga om klimatprestanda – på samma nivå som förnybar el i batterifordon.

Det finns en ambition att införa well-to-wheels-perspektiv i EU-regelverket

År 2019 beslutades inom EU flera direktiv/förordningar där det uttrycktes en ambition om att i framtida översyner och revideringar beakta koldioxidutsläpp från fordon under hela livscykeln samt från källa till hjul (well-to-wheels). Nedan finns några exempel på hur det här har formulerats i regelverket:

Direktivet om rena och energieffektiva fordon, [Direktiv \(EU\) 2019/1161](#):

"Kommissionen bör i sin översyn även bedöma bland annat möjligheten att anpassa detta direktiv till en eventuell metod för beräkning av koldioxidutsläpp under hela livscykeln och koldioxidutsläpp från källa till hjul som utvecklats inom ramen för EU:s utsläppsnormer för koldioxidutsläpp från fordon [...]"

CO₂-normer för nya tunga fordon, [Förordning \(EU\) 2019/1242](#):

"Kommissionen ska senast den 31 december 2022 till Europaparlamentet och rådet överlämna en rapport [...] Den rapport som avses i punkt 1 i denna artikel ska också, särskilt, innehålla följande: [...] En bedömning av om det går att utveckla särskilda metoder för att ta med det potentiella bidraget till koldioxidutsläppsminskningarna från användningen av syntetiska och avancerade alternativa flytande och gasformiga förnybara bränslen [...]"

CO₂-normer för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon, [Förordning \(EU\) 2019/631](#):

"Kommissionen ska senast 2023 utvärdera möjligheten att utveckla en gemensam unionsmetod för bedömning och konsekvent uppgiftsrapportering om koldioxidutsläppen under hela livscykeln från personbilar och lätta nyttofordon som släpps ut på unionsmarknaden. Kommissionen ska översända denna utvärdering till Europaparlamentet och rådet, vid behov även med förslag till uppföljningsåtgärder, såsom lagstiftningsförslag."

EU:s nya taxonomi, [Taxonomy Report: Technical Annex](#) (ännu inte beslutad i EU-lagstiftning):

"Life-cycle and well-to-wheel considerations for thresholds is pending on the feasibility to develop and agree a common Union methodology."

BILAGA 2

En kopia av det här brevet skickas till följande riksdagsledamöter:

Emma Berginger (Mp)

Camilla Brodin (Kd)

Marlene Burwick (S)

Mattias Bäckström Johansson (SD)

Magnus Ek (C)

Joar Forssell (L)

Maria Gardfjell (Mp)

Helena Gellerman (L)

Lars Hjalmered (M)

Jens Holm (V)

Birger Lahti (V)

Helena Lindahl (C)

Pyry Niemi (S)

Rickard Nordin (C)

Jessica Rosencrantz (M)

Anna-Caren Säterberg (S)

Lorentz Tovatt (Mp)

Emma Wallrup (V)

Hanna Westerén (S)

Åsa Westlund (S)

Kristina Yngwe (C)

En kopia av det här brevet skickas till följande råd vid Sveriges ständiga representation vid Europeiska unionen:

Energirådet Rasa Engstedt

Transportrådet Niklas da Silva

Miljörådet Emma Wu Nolte

Miljörådet Arvid Palmkvist

Miljörådet Loïc Viatte

En kopia av det här brevet skickas till följande svenska ledamöter i Europaparlamentet:

Malin Björk (V)

Jakop Dalunde (Mp)

Jytte Guteland (S)

Pär Holmgren (Mp)

Karin Karlsbro (L)

Jessica Polfjärd (M)

Sara Skyttedal (Kd)

Emma Wiesner (C)