

## Kommunerna, biogasen och EU – vad står på spel?

Klimatkommunerna och Energigas Sverige, 17 mars 2021

### Deltagare

Politiker och tjänstepersoner från 34 kommuner, biogaskluster, energibolag mfl

### Bakgrund till mötet

Filippa Borgström, verksamhetsledare på Klimatkommunerna hälsar välkomna.

Klimatkommunerna är en förening för kommuner och regioner med klimatarbete i framkant. Medlemmarna är med för att dela erfarenheter mellan varandra för att växla upp klimatarbetet och vi sprider även kunskap till andra, vi påverkar och samverkar nationellt och internationellt. [Kunskapsbank på klimatkommunerna.se](https://www.klimatkommunerna.se) är öppen för alla.

I [vårt remissvar](#) till utredningen [Mer biogas – för ett hållbart Sverige](#) lyfte vi bland annat:

- Flera nyttor – klimatnyttan, återcirkulering av växtnäringsämnen, minskad övergödning, förbättrad biodiversitet och markkvalitet, minskad lukt från gödsel, möjligheter för landsbygdsutveckling, industriell utveckling, hållbar näringspolitik och försörjningstrygghet.
- Kommunerna hanterar avfall som kan bli substrat för biogasproduktion, de producerar biogas, de upphandlar och köper in biogas som drivmedel.
- Vi klarar oss inte med antingen biogas eller elektrifiering – vi behöver både och!
- Vikten av en ökad självförsörjningsgrad när det gäller allt från bränslen till mat och förbrukningsvaror, har i och med corona blivit tydligt. Det oväntade kan inträffa. Satsningar som gynnar lokala bränsleproducenter lönar sig i längden.
- Import av biogas innebär att Sverige går miste om produktionsrelaterade nyttor som gör biogas till det "win-win-bränsle" det är.

Tillsammans med Energigas Sverige har vi bjudit in till denna träff för att hitta ett sätt att lyfta biogasens roll för svenska kommuner.

### Vilket är problemet?

Ellenor Grundfelt, Strategichef och ansvarig styrmedel på Energigas Sverige, presenterar EUs taxonomi och koldioxidnormer för fordon.

Energigas Sverige är den svenska branschorganisationen för energigaserna: naturgas, biogas, gasol, biogasol, fordonsgas, vätgas. Färdplan inom ramen för Fossilfritt Sverige som beskriver riktningen för gasbranschen. 2045 ska alla gaser i Sverige vara fossilfria. Delmål finns för tex fordonsgasen.

Den nordiska modellen: vi använder biogas som drivmedel vilket ger många vinster och framförallt klimatnytta. Det driver investeringar och miljöförbättringar.

Resten av Europa börjar nu följa det nordiska exemplet. Tex Tyskland, Italien, Frankrike, Storbritannien och Holland. Även flera strategier (tex jord-till-bord-strategin och förnybartdirektivet) lyfter biogas som en central lösning.

Men 2 stora problem: EU:s nya taxonomi och EU: koldioxidnormer för fordon.

EU:s taxonomi är ett verktyg som är till för att klassa vilka investeringar som ska anses vara miljömässigt hållbara. I regelverket finns en förordning som redan har trätt i kraft (sommaren 2020). Nu ska kommissionen anta kriterier. Det första kriterieområdet kom ut i november: "Begränsningar av klimatförändringar". Förslaget till kriterier säger: Produktion och användning av bioenergi (inkl

biogas) ska klassas som en övergångslösning. Anses tex inte hållbart att bedriva forskning och utveckling inom bioenergi. Att bygga och driva en rötningsanläggning klassas i vissa fall som hållbar verksamhet. Det som inte är hållbar verksamhet enligt taxonomin är att bedriva transporter som drivs helt eller delvis med biogas eller att tillverka fordon som drivs med biogas. Biogasen räknas som om den vore naturgas. Systemperspektivet saknas. Istället beräknas biogasens klimatpåverkan med så kallat tail-pipe-perspektiv.

EU:s koldioxidnormer för fordon regleras i EU-förordningar och gäller i alla länder inom EU. Mål för hur mkt lägre koldioxidutsläppen ska vara från alla nya fordon som registreras i EU under ett visst år.

- Insatserna för att minska koldioxidutsläppen fördelas mellan fordonstillverkarna
- Tillverkare som inte lever upp till kraven får betala en straffavgift

Förordningen för lätta fordon ska revideras under 2021.

Men: biogas räknas som naturgas. Tail-pipe-fokus. Gäller i nuläget lätta fordon, men på sikt kommer liknande gälla för tunga sidan. Regelverket uppmuntrar fordonstillverkare att sluta tillverka och sälja gasbilar.

EU har en ambition att ändra tail-pipe-beräkningar, men går trögt. Oklart om och när och hur. Men, förändringen behöver komma nu. Det finns ändringsförslag på hur tail-pipe synen skulle kunna ändras, har tidigare varit uppe för beslut.

Varför är det så viktigt att det finns gasdrivna fordon?

Betalningsförmågan i sjöfart och industri är ca 1/3 av vad den är i transportsektorn

Hela kretsloppet måste fungera. Förslagen inom EU innebär stora risker för hela biogassystemet om vägtrafiken inte längre kan vara en avsättning för biogasen.

Vad kan göras?

- Konkreta ändringsförslag finns på bordet
- Behöver skapas ett brett engagemang och prioritet för ändringar i taxonomin och koldioxidnormerna

Möjliga åtgärder:

- Brev till regeringen?
- Debattartiklar?
- Brev till EU-kommissionärer?
- Andra länder?

Tidsaspekten:

Taxonomin ska upp för beslut i kommissionen andra halvan av april

EU-kommissionen presenterar förslag till reviderad förordning i juni. Därefter förhandlingar.

Nuläge biogasfordon: Ca 50.000 lätta fordon, ca 1000 lastbilar finns i Sverige idag.

### **Vad betyder detta för er kommun? Vad står på spel?**

Anna Thore, kommunalråd i Kalmar kommun

För Kalmar är biogasen en nyckelfaktor för att nå klimatmål. Skulle taxonomin gå igenom är det

förödande. Kommunen vill gynna lantbrukare, skapa övergödningssänka och göra klimatnytta – biogasen blir ett enkelt val. Fått till biogasinфраstruktur – ställt om kollektivtrafiken, 66 % av egna fordon på biogas. Lokala lantbrukare producerar. 4 mackar i kommunen.

Lennart Bondeson, ordförande i Klimatkommunerna och politiker i Örebro kommun  
Började omställningsarbete för 15 år sedan. Köpte 75 biogasbussar. Stor andel biogasfordon i organisationen. Delägare i biogasanläggning – matavfallet går dit. Regionalt samarbete. Skulle få förödande konsekvenser med förändringar i synen på biogasen då stora investeringar gjorts.

Andra kommentarer:

- Skillnad på biogas från rötat avfall
- I Skåne har kollektivtrafiken gått ifrån biogas
- Långsiktiga konsekvenser. Alla bränslen kommer att behövas för att nå klimatmål. Biogas behövs för längre transporter. El passar bäst i stadstrafik.
- Härnösand står i läge att bygga ut biogasanläggning. Fått stöd från Klimatklivet för att göra. Samlar in matavfall. Behövs bredd av bränslen, biogasen har viktig roll att fylla.
- Nyttja politiska kanaler. Berätta för nationella politiker och EU-politiker. Lobba internationellt.

### Vad gör vi nu?

Presentation av punkter som kommer att bli ett brev till regeringskansliet och en tillhörande debattartikel. Bjuder in till politiker att skriva under.

### Förslag på huvudbudskap i ett brev till regeringen:

- Vi behöver kunna använda **biogas som drivmedel** för att realisera **biogasens potential och unika samhällsnyttor** (beskrivs i brevet) och ställa om till ett **hållbart samhälle**. Många av nyttorna uppstår i produktionen, men produktionen kräver en avsättning. **Vägtrafiken** utgör en **viktig avsättningsmarknad** för biogas.
- Vi uppmanar därför regeringen att verka för en **skyndsam ändring av nuvarande EU-regelverk** så att klimatnyttan av **biogas och andra avancerade biodrivmedel** inkluderas vid beräkning av fordons och transporters klimatpåverkan (både inom **taxonomin** och i EU:s **koldioxidnormer för fordon**).
- Den nuvarande metoden att bedöma klimatpåverkan utifrån koldioxidutsläpp vid avgasröret (tailpipe) är 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**.
- Utan gasdrivna fordon kan vi inte använda biogas som drivmedel. Nuvarande metodik utgör således ett **stort hinder** för realiseringen av **biogasens unika samhällsnyttor** och omställningen till ett **hållbart samhälle**.
- Dessutom **försvårar** tailpipe-metodiken Sveriges och Europas **möjligheter att klara transportsektorns klimatmål**. Biogas och andra biodrivmedel är en viktig delöslösning vid sidan av transporteffektivisering och elektrifiering.
- EU bör istället tillämpa det mer **teknikneutrala well-to-wheels-perspektivet** på utsläpp, och i förlängningen beakta **hela livscykeln** för både drivmedel och fordon.