Svar på fråga 2023/24:161 av Monica Haider (S)  
Drivmedel och reduktionsplikten

Monica Haider har frågat mig varför drivmedel behandlas olika i lagen även om egenskaperna är desamma, och om jag avser att ta initiativ till en förändring av lagstiftningen.

Jag tolkar Monica Haiders fråga som att hon med ultrarena dieselbränslen menar syntetisk diesel och att hon undrar varför syntetisk diesel måste uppfylla kraven enligt reduktionsplikten till skillnad mot alkylatbensin.

Syntetisk diesel framställs bland annat genom förgasning av kolinnehållande material, till exempel naturgas. Syntetisk diesel kan användas rent eller blandas i konventionell diesel och användas i vanliga dieselbilar.

Fossilbaserad syntetisk diesel ger upphov till utsläpp av koldioxid som bidrar till växthuseffekten. Det är skälet till att även den fossilbaserade syntetiska dieseln omfattas av reduktionsplikten. Den syntetiska dieseln som framställs från biomassa hanteras däremot på samma sätt som andra förnybara drivmedel inom ramen för reduktionsplikten.

Till skillnad mot syntetisk diesel har alkylatbensinen en för låg densitet för att uppfylla bränslestandarden. Energiinnehållet per volymenhet i alkylatbensinen är därmed för lågt för att den ska fungera som ett drivmedel för konventionella bilar. Det är skälet till att alkylatbensinen inte omfattas av reduktionsplikten.

Jag är av dessa skäl inte beredd att ta initiativ till att förändra lagstiftningen.

Den som har reduktionsplikt men som inte vill blanda in biodrivmedel i bensin eller diesel, till exempel på grund av att det förändrar drivmedlets egenskaper eller utsläppen vid förbränning, kan uppfylla reduktionsplikten genom att köpa utsläppsminskningar från andra företag med reduktionsplikt. År 2022 uppgick värdet av handeln med sådana utsläppsminskningar till motsvarande mer än en miljard kronor.

Stockholm den 1 november 2023

Romina Pourmokhtari