

Magnus Nilsson

Produktion

170330

REDUKTIONSPLIKTSPARADOXEN

Så kan reduktionsplikten paradoxalt nog leda till att andelen förnybara drivmedel i svenska drivmedel sjunker och de svenska utsläppen av växthusgaser ökar!

Reduktionsplikten innebär att de genomsnittliga livscykelutsläppen av växthusgaser från den bensin och diesel som säljs i Sverige måste minska. Det enda sättet att minska utsläppen som lagen tillåter är att blanda in förnybara drivmedel.

Livscykelutsläppen från fossila bränslen skiftar beroende på vilken typ av råolja som använts, hur utvinning och raffinering gått till och hur stora utsläppen från distributionen är. Den här variationen beaktas inte i lagstiftningen. Istället utgår lagstiftningen från det standardvärde för utsläppen som finns i EUs förnybartdirektiv¹. Lagstiftningen belönar således inte drivmedelsbolagen om de lyckas hitta bensin och diesel med lägre livscykelutsläpp än standardvärdet.

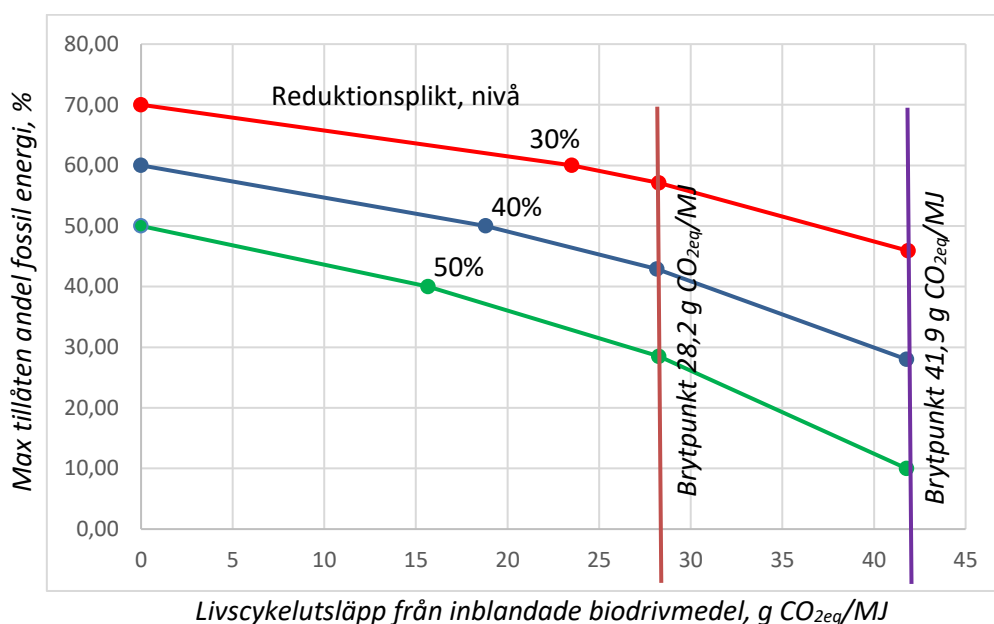
För biodrivmedlen gäller andra villkor. För dessa ska företagen redovisa de verkliga genomsnittliga livscykelutsläppen för varje leverans (alternativt de ganska högt satta standardvärden som finns i förnybartdirektivet). Sedan 2017 godkänns dock enbart biodrivmedel vars livscykelutsläpp är högst 50% av utsläppen från fossila drivmedel gentemot förnybartdirektivet² och den svenska lagen om hållbarhetskriterier. Det betyder att biodrivmedel med högre livscykelutsläpp än 41,9 g CO_{2eq}/MJ inte beaktas. I Kommissionens förslag till översyn av direktivet skärps reglerna från 2021 så att ”brytpunkten” sänks till 28,2 g CO_{2eq}/MJ.³

Att drivmedelsbolagen när de ska uppfylla reduktionsplikten enbart belönas för lägre livscykelutsläpp från biodrivmedel men däremot inte från fossila drivmedel, innebär att ju lägre livscykelutsläpp det tillsatta biodrivmedlet har, desto mera kan bolagen öka andelen fossilbränsle och fortfarande klara reduktionsplikten. Figuren nedan visar sammanhanget för tre nivåer på reduktionsplikten: 30, 40 resp. 50 procent.

¹ I [gällande direktiv](#) 83,8 g CO_{2eq}/MJ¹ men Kommissionen har föreslagit att värdet från 2021 ska [ändras](#) till 94 g CO_{2eq}/MJ, vilket dock inte har någon betydelse för denna diskussion.

² För biodrivmedel från produktionsanläggningar som tagits i drift efter 1 januari 2018 är kravet minst 60 procent lägre livscykelutsläpp.

³ 70 procent under det nya standardvärdet 94 g CO_{2eq}/MJ.



Om livscykelutsläppet från de inblandade biodrivmedlen är över 40 g CO_{2eq}/MJ och reduktionsplikten är 30 procent, får drivmedlets energiinnehåll till högst 46 procent vara av fossilt ursprung. Om biodrivmedlens livscykelutsläpp däremot är 0 g CO_{2eq}/MJ kan den fossila energiandelen vid samma reduktionsplikt istället ökas till 70 procent. Den föreslagna nya brytpunkten från 2021 ändrar inte detta förhållande men begränsar de potentiella effekterna.

En konsekvens är att ju bättre drivmedelsbolagen blir på att introducera biodrivmedel med låga livscykelutsläpp, desto högre andel fossilt bränsle kan de blanda i bensinen och dieselbränslet. Som framgår av figuren ovan kan effekterna, åtminstone i teorin, bli rätt stora. Vid den reduktionsplikt på 40 procent regeringen anger som mål 2030, kan inblandningen av fossila drivmedel ökas med 50 procent om företagen använder biodrivmedel med livscykelutsläpp på 0 g CO_{2eq}/MJ jämfört med om man istället använder biodrivmedel vid den föreslagna nya brytpunkten på 28,2 g CO_{2eq}/MJ.

Det här skulle, i varje fall på marginalen, kunna få effekter på såväl den svenska utsläppsstatistiken (och därmed hur väl Sverige förmår uppfylla EUs ansvarsfördelningsbeslut (som reglerar hur stora utsläppen utanför utsläppshandeln får vara i medlemsstaterna)) som hur väl Sverige bidrar till EUs mål om att öka andelen förnybara drivmedel:

- Med en ökad andel biodrivmedel med låga livscykelutsläpp blir det möjligt för drivmedelsbolagen att sälja mera fossila drivmedel, vilket ökar de svenska koldioxidutsläppen.
- Med en lägre inblandning av biodrivmedel sjunker andelen förnybart i den samlade drivmedelsförsäljningen, vilket motverkar EUs mål om ökad andel biodrivmedel.

Hur stor effekten blir lär främst avgöras av prisrelationer. Om prisfördelen för fossil bensin och diesel är stor (t.ex. på grund av att oljepriset fallit), har drivmedelsbolagen starkare motiv att öka andelen fossilt, vilket de kan göra om de kan hitta biodrivmedel med tillräckligt låga livscykelutsläpp till acceptabla priser. Om de fossila drivmedlen istället är dyra och prisskillnaden relativt biodrivmedlen liten, lär de istället välja att blanda in biodrivmedel med högre livscykelutsläpp (och därför billigare).

Oavsett lär en hårsatsning på biodrivmedel med särskilt låga livscykelutsläpp paradoxalt nog leda till att Sverige kommer att redovisa högre CO₂-utsläpp och en lägre andel förnybart än om reduktionsplikten istället hanteras med de sämsta tillåtna biodrivmedlen!

Tack vare att reduktionsplikten baseras på livscykelutsläpp har det, såvitt jag kan förstå, på totalen ingen betydelse för de totala reella utsläppen om drivmedelsbolagen väljer att uppfylla reduktionsplikten genom biodrivmedel med låga eller höga livscykelutsläpp.

170330/mn