

Klimatavdelningen  
Enheten för drivmedel och hållbara bränslen

Regeringskansliet  
Finansdepartementet  
Kopia: Klimat- och näringslivsdepartementet

# Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för rena och höginblandade flytande biodrivmedel under 2023

## Sammanfattning

Resultatet från övervakningsrapporten visar att överkompensation sannolikt inte har förekommit för biodrivmedlen E85, ED95 eller HVO100 under år 2023. Det föreligger dock risk för överkompensation för B100, vilket bedöms vara ett resultat av låga råvarukostnader under året.

Resultatet visar att risken för överkompensation år 2023 har minskat för HVO100 men ökat för E85 och B100 jämfört med år 2022. Inför år 2024 bedömer aktörerna att produktions-kostnaderna kommer minska för samtliga biodrivmedel vilket medför att risken för överkompensation ökar, om inte marknadspriset för fossil bensin och diesel också minskar i samma takt vilket i hög grad avgörs av priset på råolja.

## Statsstödsreglerna för flytande biodrivmedel

Sverige använder sig av skattenedsättning för rena och höginblandade flytande biodrivmedel som är hållbara enligt lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen, vilket klassas som driftstöd enligt unionsrättens regler om statsstöd. Europeiska kommissionen har beslutat att rena och höginblandade biodrivmedel får fortsatt skattebefrielse i Sverige från 2023 till och med 2026 (SA.102347).

Sedan 2018-07-01 gäller reduktionsplikt för bensin och diesel och därför får biodrivmedel som används för låginblandning i bensin och diesel inte någon skattebefrielse. Låginblandning innebär att biodrivmedel blandas in med som högst 98 volymprocent i bensin eller diesel. Denna övervakningsrapport avser därför endast de biodrivmedel som klassas som rena och höginblandade och därför erhåller skattenedsättning. De biodrivmedel som omfattas av övervakningsrapporten är E85, ED95, HVO100 (HVO) och B100 (FAME).

I och med tillämpningen av skattenedsättning har Sverige också åtagit sig att lämna övervakningsrapporter till EU-kommissionen årligen för att visa att ingen överkompensation förekommer. Begreppet överkompensation avser när ett biodrivmedel har en lägre produktionskostnad inklusive skatt än marknadspriset på det fossila drivmedel det ersätter.

I Energimyndighetens regleringsbrev för 2024 gavs i uppdrag att ta fram underlag till Regeringskansliet i enlighet med EU-kommissionens beslut i statsstödsärende SA.102347 om skattebefrielse för rena och höginblandade flytande biodrivmedel.

Denna övervakningsrapport gäller för helåret 2023. Enligt regleringsbrevets instruktion ska den innehålla en bedömning av huruvida överkompensation förelåg under 2023 och en översiktlig bedömning av om det riskerar att uppstå överkompensation under 2024 utifrån relevanta påverkansfaktorer samt en beskrivning av utvecklingen av utbudet och efterfrågan på den svenska biodrivmedelsmarknaden.

## Metod

För att avgöra huruvida överkompensation för rena och höginblandade flytande biodrivmedel förekom under 2023 har Energimyndigheten begärt in uppgifter gällande kostnader för produktion, import och inköp samt försäljning av biodrivmedel från företag som är rapporteringsskyldiga för biodrivmedel enligt lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och hållbara biobränslen. Företagen har rapporterat in dessa uppgifter via Energimyndighetens e-tjänst för statsstödsrapportering.

För 2023 har 18 företag lämnat in uppgifter till statsstödsrapporteringen för rena och höginblandade flytande biodrivmedel. Samma företag kan ha rapporterat för fler än ett biodrivmedel. Inrapporterade mängder redovisas i Tabell 1.

**Tabell 1.** Mängden av respektive drivmedel som har redovisats för 2023 jämfört med rapporteringen för 2022.

Drivmedel	Mängd jämfört med föregående år (%)
HVO	87
FAME	166
E85	140
ED95	41

Utöver kostnadsuppgifterna för 2023 har företagen också lämnat en uppskattning av hur deras volymer och kostnader kommer att utvecklas under 2024. De uppgifterna används för att få en fingervisning om resultatet för 2023 ser ut att gälla även för 2024. Det finns dock stora osäkerheter i den typen av framåtblickande bedömning, eftersom det är svårt för företagen att förutse utvecklingen av priser och volymer för biodrivmedel ett år framåt.

## Marknadsutveckling i Sverige

2023 var ett händelserikt år på den globala energimarknaden, men mindre turbulent än 2022. År 2023 har i hög grad präglats av anpassning till den nya verklighet som uppstått efter Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina.<sup>1</sup>

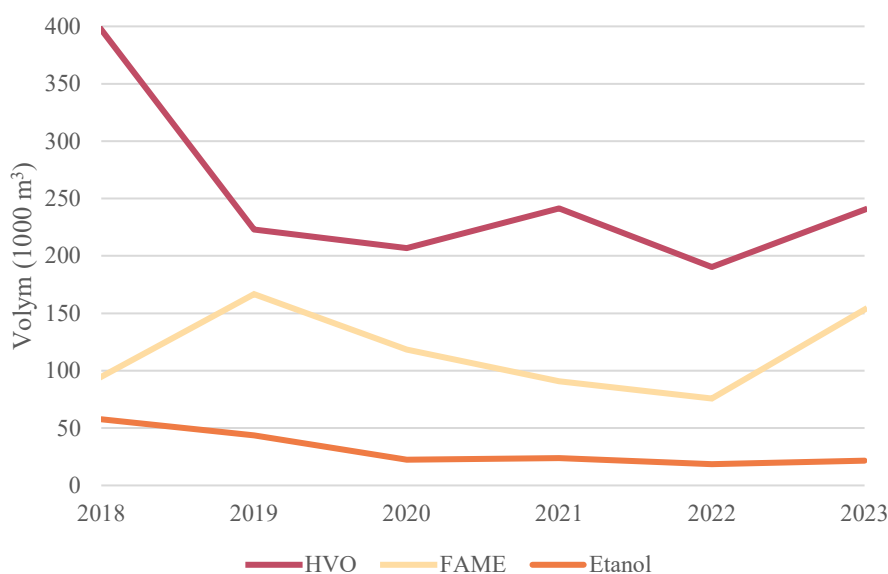
På oljemarknaden var 2023 generellt ett stabilt år, trots betydande geopolitisk turbulens i form av kriget i Ukraina och eskalering av konflikten i Mellanöstern.

<sup>1</sup> Energimyndigheten, 2023, *Årskrönika*

Ryska oljeexport har fått ändrade flöden, men de totala volymerna har i stort varit oförändrade eftersom Ryssland hittat sätt att kringgå de införda sanktionerna.<sup>1</sup>

Volymen använd flytande biodrivmedel ökade under 2023 men förväntas minska kraftigt under 2024 med anledning av den sänkta reduktionsplikten. Priserna på biodrivmedel sjönk i början av år 2023 för att därefter stiga något och slutligen vika nedåt igen i november.<sup>1</sup>

Figur 1 visar volymer för levererade mängder av höginblandad etanol (E85 och ED95), HVO och FAME i Sverige mellan 2018–2023, figuren kompletteras med Tabell 2.



**Figur 1.** Levererade volymer av HVO, FAME och etanol i Sverige 2018–2023.<sup>2</sup>

**Tabell 2.** Levererade volymer av höginblandad HVO, FAME och etanol.<sup>2</sup>

År	HVO (1000 m³)	FAME (1000 m³)	Etanol (E85) (1000 m³)
2018	397,2	94,8	57,6
2019	222,9	166,7	43,6
2020	206,7	118,5	22,4
2021	241,4	90,8	23,9
2022	190,3	75,7	18,5
2023*	240,3	153,2	21,5

\*Data för 2023 motsvarar leveranser av bränslen till svensk marknad medan tidigare år motsvarar leveranser av biodrivmedel till vägtrafik.

### Etanol – E85 och ED95

Etanol säljs genom låginblandning i bensin och genom höginblandning i produkterna E85 och ED95. E85 är ett biodrivmedel som ersätter bensin i personbilar som till huvudsak består av etanol (75 - 85 procent etanol beroende på årstid) och bensin. ED95 är ett biodrivmedel som ersätter diesel i främst bussar och tunga fordon och består av 95 procent etanol och 5 procent tändförbättrare.

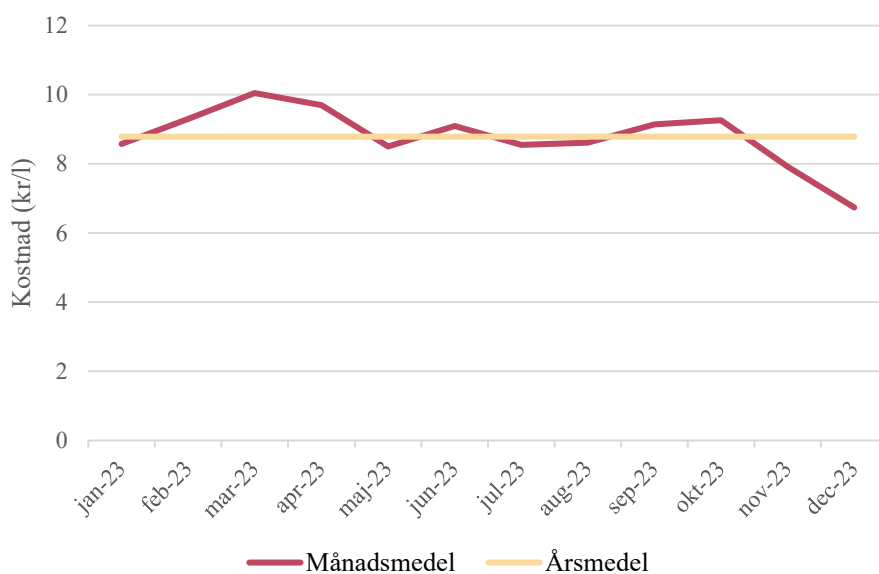
<sup>2</sup> SCB, 2023, *Månatlig bränsle-, gas- och lagerstatistik*

Användningen av etanol har minskat årligen sedan 2012 för att plana ut under 2017 och planat ut något under 2018. I Figur 1 återspeglas användningen från 2018 till 2023 som visar en fortsatt minskning fram till år 2020 då användningen nästan halverades jämfört med tidigare år vilket inte har inte ännu återhämtat sig till tidigare nivåer.

### Prisutveckling för Etanol

Priset på etanol varierar främst med råvarukostnaden samt utbud och efterfrågan. Råvarukostnaderna förändras över tid och utvecklas beroende på hur utbud och efterfrågan ser ut. Den etanol som importeras till Sverige har ett kostnadstillägg för transport och eventuellt också för tull, beroende på ursprung och KN-nummer.

Prisutvecklingen för etanol under 2023 presenteras i Figur 2. Prisfallet på etanol fortsatte under slutet av 2022 då priset närmade sig nivån 8 kr/l. Prisfallet bottnade i ett överutbud av etanol i ARA-hubben (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) orsakat av kombinationen välfyllda lager och ett högt importflöde. Etanolpriset ökade under mars 2023 till följd av begränsad tillgång i ARA-hubben samt en ökad säsongsrelaterad efterfrågan. En ökad efterfrågan på etanol förväntas då Österrike, Irland och Norge byter från E5 till E10 på drivmedelsstationerna. Priset för etanol var under sommaren och hösten sedan relativt stabilt.<sup>1</sup> Priset sjönk sedan under sista kvartalet och året avslutades på en lägre nivå än vad det inleddes med. Årsmedelpriset för 2023 var 8,79 kr/l<sup>3</sup>.

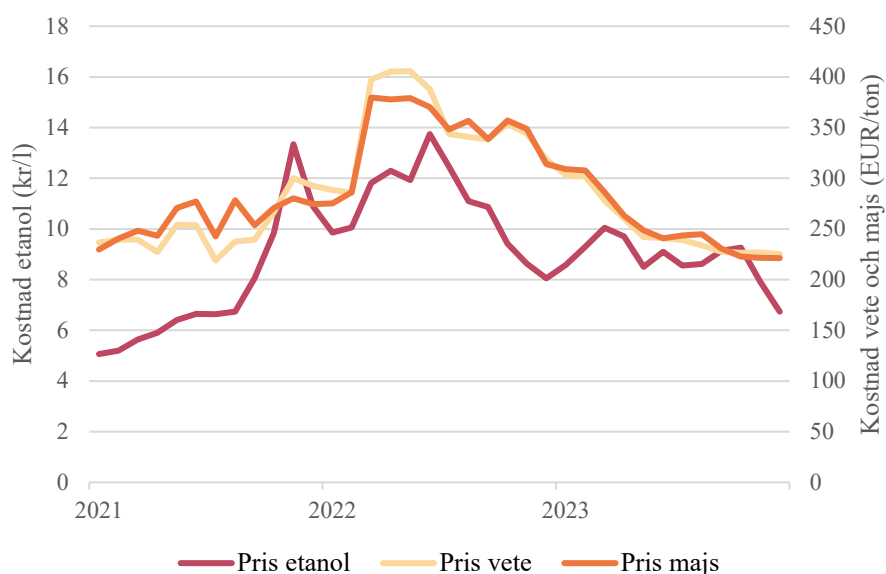


**Figur 2.** Prisutveckling för etanol under 2023.<sup>3</sup>

Under år 2022 producerades etanol främst från råvarorna majs (53 procent), vete (24 procent) och sockerrör (18 procent).<sup>4</sup> I Figur 3 ses ett tydligt samband mellan kostnaderna för råvarorna vete och majs jämfört med kostnaden för etanol. Fluktuationer på råvarumarknaden kan därmed påverka resultatet för en eventuell överkompensation eftersom råvarukostnaden är en huvudfaktor i beräkningen.

<sup>3</sup> Argus Media, 2024, *Ethanol NWE T2 RED*

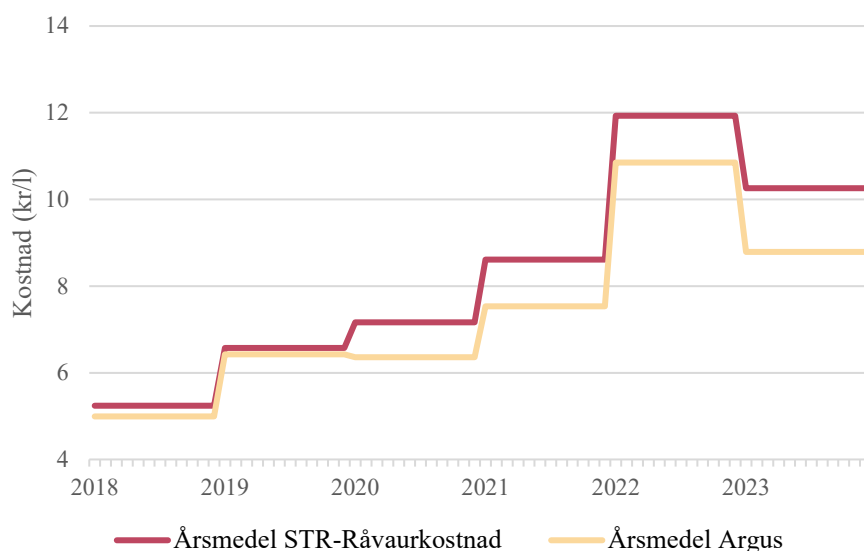
<sup>4</sup> Energimyndigheten, 2023, *Drivmedel 2022*



**Figur 3.** Priset för etanol i jämförelse med kostnaden för vete och majs för åren 2021–2023.<sup>5,6</sup>

#### Jämförelse datainsamling och prisutvecklingen

I Figur 4 jämförs den genomsnittliga råvarukostnaden/inköpskostnaden för etanol enligt datainsamlingen till statsstödsrapporteringarna (STR) för E85 med det årliga genomsnittspriset för etanol producerad i Europa. Figuren visar att den genomsnittliga råvarukostnaden/inköpskostnaden för E85 (enligt uppgift från aktörerna) historiskt sett följt det genomsnittliga europeiska etanolpriset och även fortsatt göra det under år 2023. Råvarukostnaden/inköpskostnaden utgörs av inrapporterade uppgifter (kostnadspost A, se avsnitt Kostnadsposter).



**Figur 4.** Prisutveckling för etanol jämfört med inrapporterad råvaru-/inköpskostnad under åren 2018–2023.<sup>5,7</sup>

<sup>5</sup> Argus Media, 2023, *RED (T2) ethanol job ARA, 2018-2022 & Ethanol NEW T2 RED*

<sup>6</sup> Europa Kommissionen, 2024, *Statistik om spannmål*

<sup>7</sup> Energimyndigheten, 2024, *STR-datainsamling*

## FAME

FAME (*Fatty Acid Methyl Ester*) används till låginblandning i diesel men finns även som höginblandad i form som biodrivmedlet B100. B100 används främst inom den tunga transportindustrin. Under 2022 producerades 75 procent av svensk FAME av raps. Trenden visar att restprodukter och avfall börjar bli en betydande råvara.<sup>4</sup>

Leveranserna av FAME har enligt den preliminära statistiken ökat med över 100 procent under 2023 jämfört med år 2022 (från 76 000 m<sup>3</sup> till 153 000 m<sup>3</sup>). Innan pandemin, år 2019, var nivåerna på 167 000 m<sup>3</sup> och efter år 2023 har FAME återhämtat sig efter pandemin med upp till 92 % se Figur 1.<sup>2</sup>

## Prisutveckling för FAME

Figur 5 visar prisutvecklingen för biodiesel FAME från 2021 till och med 2023. Prisfallet under hösten 2022, beroende delvis på förbättrad tillgång på rapsolja samt ökad import av soja från Argentina, bromsades upp under december på nivån 14 kronor per liter. Priset på biodiesel fortsatte därefter under vintern i den nedåtgående trend som observerats sedan mitten av föregående år. Under mars var det nere på samma nivåer som första halvan av 2021. Det påverkade produktionsmarginalerna för europeiska producenter negativt. Tillgången på biodiesel var fortsatt hög och efterfrågan på grödo- och avfallsbaserad samt avancerad biodiesel var låg.<sup>1</sup>

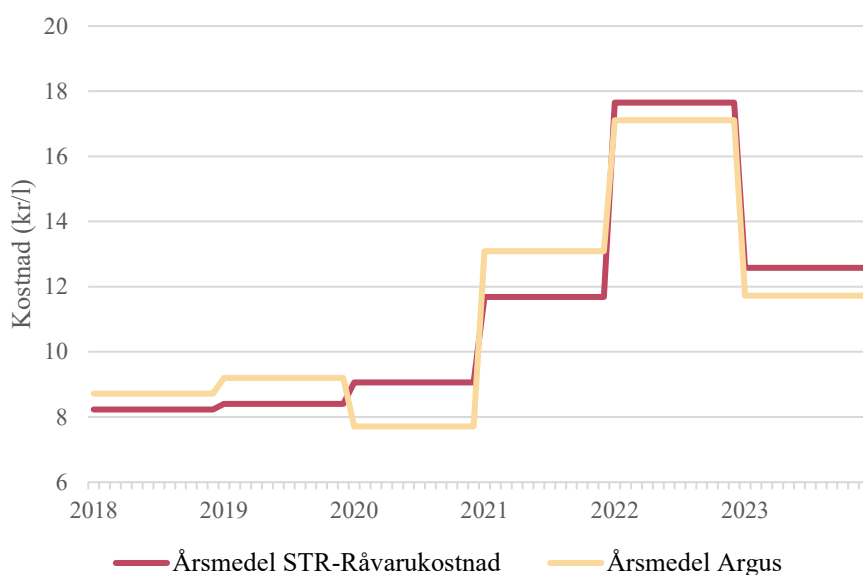


**Figur 5.** Prisutveckling för FAME 2021–2023.<sup>8</sup>

Priset på biodiesel påverkades även negativt av det sjunkande priset på fossilt bränsle. Fram till försommaren 2023 hade priset på rapsolja sjunkit signifikant och minskat med nästan 25 procent jämfört med priset i januari 2023. Priset fortsatte under hösten att återhämta sig från de sjunkande nivåer som sågs under slutet på 2022 och början på 2023. Det sjönk dock något under oktober, liksom priset på använd matolja (*used cooking oil*, UCO) som råvara.<sup>1</sup>

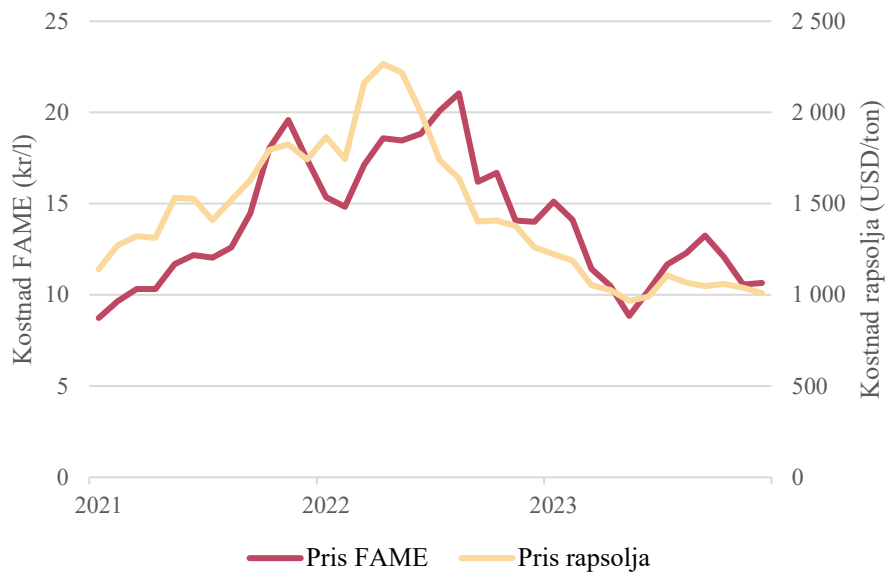
<sup>8</sup> Argus Media, 2024, *FAME -10 CFPP RED ARA range barge job*

Figur 6 jämför den genomsnittliga råvarukostnaden/inköpskostnaden för FAME enligt datainsamlingen vid statsstödsrapporteringarna (STR), med det genomsnittliga priset för FAME som handlas på den europeiska marknaden. Råvarukostnaden/inköpskostnaden utgörs av inrapporterade uppgifter (kostnadspost A, se avsnitt Kostnadsposter). Figur 6 visar att de råvarukostnader/inköpskostnader för FAME som har angivits i statsstödsrapporteringarna 2018–2023 utvecklas på ett likartat sätt som det genomsnittliga europeiska priset. Det är rimligt att det europeiska priset är styrande även på den svenska marknaden eftersom en majoritet av drivmedlet importeras.



**Figur 6.** Jämförelse av prisutveckling och råvaru-/inköpskostnad för FAME, 2018–2023<sup>7,8</sup>.

Under år 2022 producerades FAME till 100 procent av rapsolja (Energimyndigheten, datainsamling HBL). I Figur 7 återspeglas ett tydligt samband mellan kostnaden för råvaran rapsolja och kostnaden för FAME. Sambandet påvisar att en fluktuation på råvarumarknaden återspeglas i kostnaden över FAME och därmed risken för överkompensation.



**Figur 7.** Priset för FAME i jämförelse med kostnaden för rapsolja för åren 2021–2023.<sup>9,8</sup>

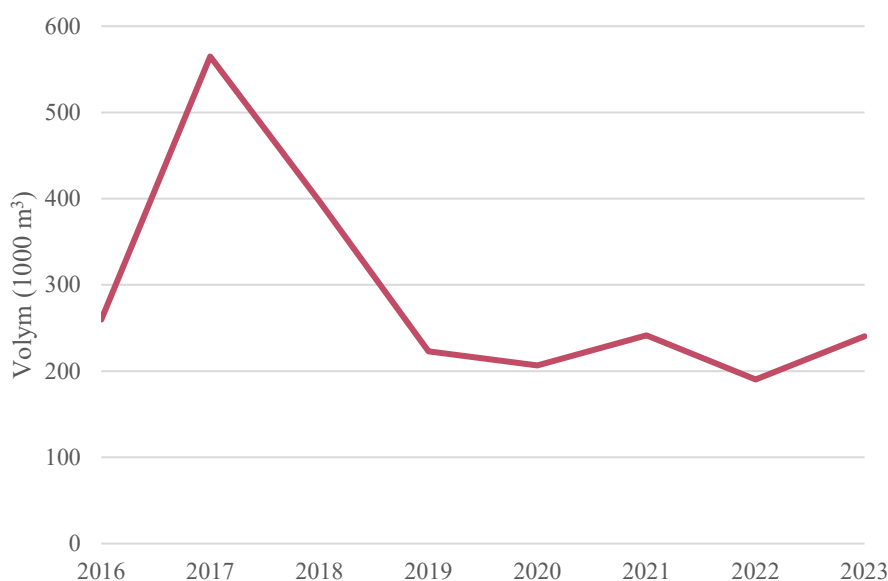
### HVO

HVO (Hydrerad Vegetabilisk Olja) är vätebehandlade oljor av biologiskt eller animaliskt ursprung som används för att ersätta dieselbränsle. HVO kan både tillsättas i dieseln som blandningskomponent, vid låginblandning, eller som HVO, en ren höginblandad form av biodrivmedel. HVO produceras utav ett flertal olika råvaror så som raps, palmolja, använd matolja och animaliska fetter och delas även in i olika klasser efter val av råvara. De senaste åren har användningen av animaliska fetter (HVO kategori III) ökat på den svenska marknaden och år 2022 stod det för 76 procent av produktionen.

Leveranserna av HVO var under slutet av 10-talet fluktuerande kraftigt mellan 260-560 000 m<sup>3</sup> under åren 2016 till 2018. Sedan år 2019 har dock fluktuationerna stabiliserats mellan 190-240 000 m<sup>3</sup> fram till och med år 2023, se Figur 1.

<sup>9</sup> Världsbanken, 2024, *Råvarumarknader*



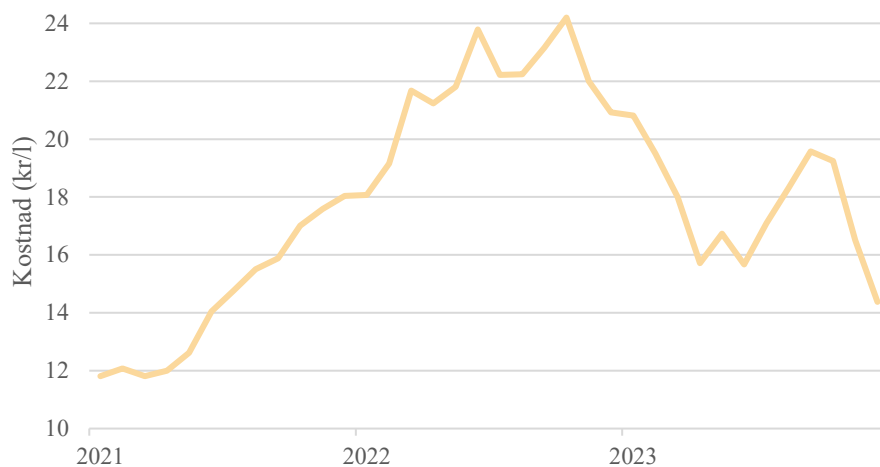


**Figur 8.** Levererade mängder HVO mellan åren 2016–2023.<sup>2</sup>

### Prisutveckling för HVO

Figur 9 visar prisutvecklingen för HVO (kategori III) från 2021 till och med 2023. Priset för samtliga kvaliteter av HVO föll under våren till nivåer jämförbara med prisnivåerna under 2021. Under maj noterades dock ett avbrott i den nedåtgående pristrenden för samtliga HVO-klasser. En sammanställning som Eurostat gjorde under mars visade också på en ökande trend av import av samtliga råvarutyper för HVO till EU.<sup>1</sup>

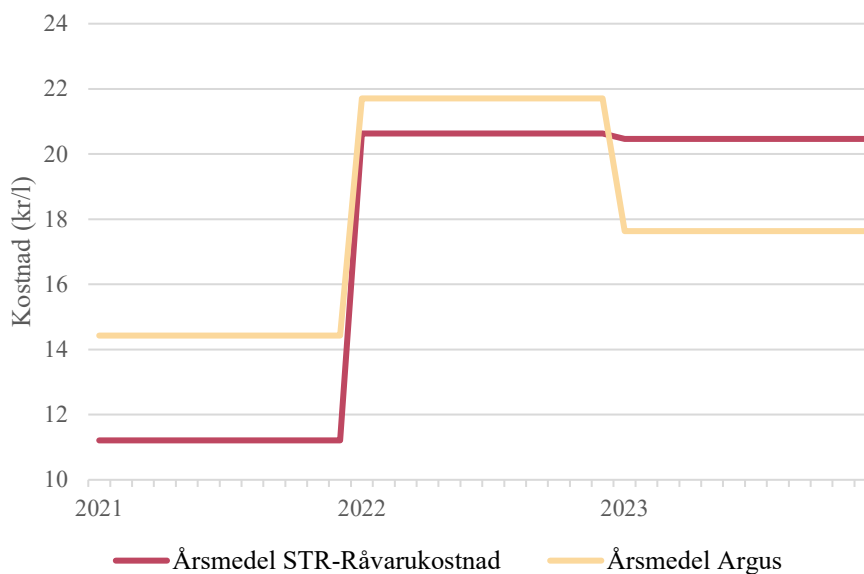
Priset för HVO såg under tidig höst ut att stabilisera sig på en något högre prisnivå mot innan pandemin, men fortsatte sedan öka under inledningen av kvartal fyra. Det sågs även en differentiering mellan de olika kategorierna av HVO, där kategori I och kategori III följer varandra, medan priset på kategori II, HVO producerad av använd matolja, ökade snabbare.<sup>1</sup>



**Figur 9.** Månatliga priset för HVO, kategori III<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Argus Media, 2024, *HVO (hydrotreated vegetable oil) fob ARA range (Class III)*

Figur 10 jämför den genomsnittliga råvarukostnaden/inköpskostnaden för HVO enligt statsstödsrapporteringarna (STR), med det genomsnittliga priset för HVO som handlas på den europeiska marknaden. Råvarukostnaden/inköpskostnaden (motsvarar kostnadspost A, se avsnitt Kostnadsposter.) utgörs av inrapporterade uppgifter. Figur 10 visar att de råvarukostnader/inköpskostnader för HVO som har angivits i statsstödsrapporteringarna 2021–2022 utvecklas på ett likartat sätt som det genomsnittliga europeiska priset dock något stabilare råvarupris under 2023. Det är rimligt att det europeiska priset är styrande även för HVO på den svenska marknaden eftersom ca 65 procent av drivmedlet importeras.<sup>7</sup>



**Figur 10.** Jämförelse av prisutveckling och råvaru-/inköpskostnad för HVO för åren 2018–2023.<sup>10,7</sup>

### Prisutvecklingen för råolja, bensin och diesel

För att bedöma om överkompensation av ren och höginblandande biodrivmedel har förekommit under 2023 jämförs kostnaden för biodrivmedlet med marknadspriset exklusive moms hos dess fossila motsvarighet, det vill säga bensin eller diesel. Således är råoljeprisets utveckling av vikt för att bedöma hur utvecklingen av en eventuell överkompensation såg ut under 2023.

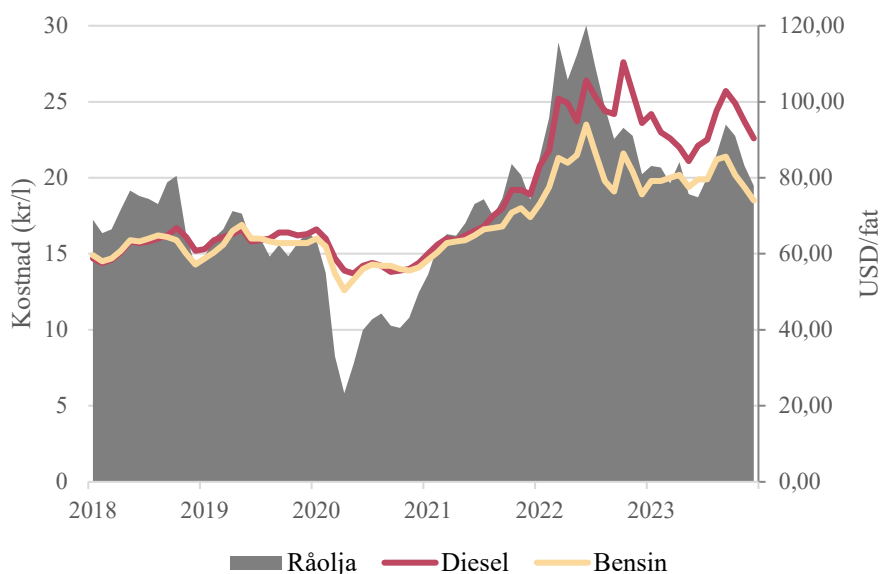
#### Prisutveckling för råolja

Efter en nedåtgående pristrend för råolja under första halvan av året till följd av ett generellt utbudsöverskott, vände priserna uppåt under sommaren när marknaden stramades åt. I september toppade oljepriset och sedan dess har pristrenden varit nedåtgående igen. I november var prisnivåerna åter på samma nivå som vid årets början.<sup>1</sup>

Sedan Rysslands invaderade Ukraina 24 februari 2022 uppstod det stora osäkerheter på marknaden då de var en av de största oljeleverantörerna. Osäkerheten om Ryssland skulle lyckas fortsätta hålla upp sin exportvolym trots sanktionerna fanns men efter ett år kan man konstatera att den ryska oljeexporten har varit robust och hittat andra flöden. Vidare har de europeiska oljeflödena ändrats från Ryssland till Mellanöstern.<sup>1</sup>

Under året har OPEC+ fortsatt agerat gemensamt för att motverka ett lägre oljepris som man menar inte speglar marknadsfundamenten. Organisationen har genomfört ytterligare, frivilliga, produktionsminskningar. Det i tillägg till den beslutade produktionsminskningen som har gällt i olika nivåer sedan 2020. Saudiarabien och Ryssland meddelade i september att de förlänger de frivilliga produktionsminskningarna som länderna har åtagit sig. Det gjorde att priset steg över 90 USD per fat för första gången sedan hösten 2022.<sup>1</sup>

Samtidigt har den globala oljeefterfrågan återhämtat sig efter pandemin, dock är oljeanvändningen i Europa lägre jämfört med 2019, något som sannolikt kommer att bestå<sup>1</sup>. I Figur 11 visas att pris vid pump för bensin och diesel i stort har följt råoljepriset.



**Figur 11.** Prisutveckling för råolja (Brent) samt pris vid pump för diesel och bensin på den svenska marknaden, 2018–2023.<sup>11,12</sup>

### Förutsättningar för överkompensations-beräkningen

I den här rapporten jämförs produktionskostnaden för ett biodrivmedel med marknadspriset på det fossila drivmedel med låginblandning som det ersätter. Det innebär att etanol för inblandning i E85 jämförs med låginblandad bensin, medan FAME, HVO samt etanol för inblandning i ED95 jämförs med låginblandad diesel, i enlighet med SA. 102347 avsnitt 2.4. Tidigare år har jämförelsen gjorts mot ren fossilt bensin/diesel.

### Kostnadsposter

Produktionskostnaden för ett biodrivmedel utgörs i denna beräkning av ett antal kostnadsposter beskrivna i kostnadspost A-H nedan. Till detta tillkommer skatt och justering för energiinnehåll vilket beskrivs i post I och J.

**A. Råvarukostnad:** Beroende på vilken typ av aktör ett företag är, lämnar det uppgifter om inköpspris för köpt etanol, HVO eller FAME alternativt råvarupris

<sup>11</sup> Världsbanken, 2024, *Råvarumarknader*

<sup>12</sup> Drivkraft Sverige, 2024, *Priser*

för inhemsk produktion. Denna kostnadspost inkluderar också eventuell tull samt transportkostnader i samband med inköp och import.

**B. Arbetskraftskostnad:** I denna post ingår arbetskraftskostnader som specifikt går att härleda till hanteringen av biodrivmedlet.

**C. Kapitalkostnad:** I denna post ingår kapitalkostnader som specifikt går att härleda till hanteringen av biodrivmedlet.

**D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad:** Här inkluderas bearbetningskostnader, övriga kostnader och vinstmarginal. För att kostnadstotalen för biodrivmedlet ska bli jämförbar med kostnadstotalen för dess fossila motsvarigheten används samma vinstmarginal som för bensin respektive diesel.

**E. Transportkostnad:** I denna post ingår transportkostnader utöver transportkostnader vid inköp.

**F. Intäkter från försäljning av biprodukter:** I posten ska eventuella intäkter från försäljning av biprodukter som uppkommer vid produktionen av biodrivmedlet redovisas, inkluderad i kostnadsposten D av sekretesskäl.

**G. Produktionskostnad:** Summering av kostnadsposterna A-F.

**H. Vinstmarginal:** Skillnaden mellan försäljningspriset och produktionskostnaden, inkluderad i kostnadsposten D av sekretesskäl.

**I. Skatt:** Skatt på biodrivmedel. Moms ingår ej i denna post, och är exkluderad för hela överkompensationsberäkningen.

**J. Justering för energiinnehåll:** Eftersom biodrivmedel har lägre energiinnehåll än dess fossila motsvarighet måste detta korrigeras för i kostnadsberäkningen. Detta görs enligt de värmevärden som redovisas i Tabell 3.

### **Hantering av data**

Datainsamlingen är förknippade med stora osäkerheter då kostnader kan skilja sig åt mellan olika företag, variera över tid samt att det inte finns någon verifiering av tredje part för angivna uppgifter. Den kontroll som har genomförts är en överblick från Energimyndighetens vilket begränsas till att kontrollera om data från en aktör sticker ut från övriga mängder och stickprov för att jämföra mot tidigare år.

Datainsamlingen från aktörer behandlas med sekretess för affärs-/driftförhållanden. Den data som publiceras är därför aggregerad för att inte kunna förknippas mot en enskild aktör, när för få aktörer har rapporterat data utesluts även aggregerade data i rapporten. Den data som redovisas är ett viktat genomsnitt vilket inkluderar alla företag som har gjort skatteavdrag för ett visst drivmedel. Detta beräkningssätt visar huruvida överkompensation föreligger totalt sett eller inte.

### **Justering för energiinnehåll**

För att få en ordentlig jämförelse mellan biodrivmedlet och dess fossila motsvarighet justeras kostnaderna för biodrivmedlet baserat på dess

energiinnehåll, vilket gör att kostnaderna för samma mängd energi jämförs. Det energijusterade priset enligt ekvation (1).

$$\text{Energijusterat pris} = \text{kostnad}/l_{\text{biodrivmedel}} * \frac{\text{MJ}/l_{\text{drivmedel}}}{\text{MJ}/l_{\text{biodrivmedel}}} \quad (1)$$

De värmevärden som har använts vid justeringen av energiinnehåll presenteras i Tabell 3.

**Tabell 3.** Värmevärden för drivmedel.<sup>13</sup>

Bränsle	Värmevärde [MJ/l]	Värmevärde [MWh/m <sup>3</sup> ]
Bensin	32,2	8,94
Diesel	35,3	9,80
E85	23,3	6,48
FAME	33,0	9,17
HVO	34,0	9,44
ED95	21,2	5,90

### Referenspriser

I bedömningen spelar referenspriset en stor roll, det vill säga marknadspriset på bensin och diesel. För dessa bränslen har Energimyndigheten ingen möjlighet att begära ut separata uppgifter från aktörer. Energimyndigheten utgår i stället från olika källor beroende på vad som eftersöks. Resultatet presenteras i Tabell 4.

Vinstmarginalen antas vara densamma mellan biodrivmedlet och dess låginblandade motsvarighet (detta för att produktionskostnaderna ska vara jämförbara). Energimyndigheten har ingen dagsaktuell vinstmarginal tillgänglig och den har därför beräknats baserat på tidigare känd vinstmarginal och förändringen av KPI.<sup>14</sup> Vinstmarginalen för bensin hämtas från Drivkraft Sverige<sup>15</sup> och för diesel från Konkurrensverkets uppdragsforskningsrapport 2014:1<sup>16</sup>. Produktionskostnaden för bensin och diesel har beräknats baserat på Europa Kommissionens sammanställning av konsumentpriser utan skatt eller moms i Weekly Oil Bulletin med avdrag för vinstmarginalen. Aktuell skatt hämtas från Skatteverket<sup>17</sup>. Eftersom det är moms på både biodrivmedlet och dess fossila motsvarighet görs överkompensationsjämförelsen mellan produktkostnaden för biodrivmedlet och det fossila drivmedlets försäljningspris inklusive skatt men exkl. moms.

**Tabell 4.** Referenspris för fossil bensin och diesel under 2023.

Drivmedel	Vinstmarginal (kr/l)	Produktkostnad (kr/l)	Skatt (kr/l)	Försäljningspris exkl. moms (kr/l)
Bensin	1,80	7,87	6,31	15,97
Diesel	1,21	13,29	4,07	18,58

<sup>13</sup> Energimyndigheten, 2024, *Värmevärden och densiteter*

<sup>14</sup> SCB, 2024, *Inflationstakten enligt KPI*

<sup>15</sup> Drivkraft Sverige, 2018, *Priser*

<sup>16</sup> Konkurrensverket, 2014, *Uppdragsforskningsrapport 2014:1*

<sup>17</sup> Skatteverket, 2024, *Skatt på bränsle*

## Resultat

I tabellerna nedan redovisas beräknade produktionskostnader, referenspris samt resultat per biodrivmedel. Kostnadsberäkningen utgår från den data som Energimyndigheten tagit del av genom rapportering och omfattar de direkta kostnader som de inrapporterande företagen har. Samtliga kostnader har tagits fram genom att beräkna ett volymvägt genomsnitt mellan angivna produktions-, import- och inköpskostnader.

Resultatet presenteras som differensen mellan kostnaden för biodrivmedlet och tillhörande referenspris (låginblandad fossil motsvarighet). Om kostnaden för biodrivmedel överstiger referenspriset bedöms det som att risken för överkompensation är låg. Bedömningen ska tolkas med stor försiktighet.

### E85

Överkompensationsberäkningen visar att E85 hade en produktionskostnad som var högre än referenspriset för bensin under 2023 vilket innebär att risken för överkompensation bedöms vara låg för år 2023.

Resultatet för kostnaden av E85 presenteras i Tabell 5. Marginalen till överkompensation beräknas uppgå till 1,48 kronor per liter för E85. Det är en lägre marginal jämfört med bedömningen avseende år 2022 vilket innebär att risken för överkompensation har ökat jämfört med år 2022.

**Tabell 5.** Kostnadsjämförelse mellan E85 och bensin 2022.

Kostnadspost	Kostnad (kr/l)
A. Råvarukostnad	10,26
B. Arbetskraftskostnad	0,07
C. Kapitalkostnad	0,06
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	2,10
E. Transportkostnad	0,15
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktionskostnad	12,64
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	12,64
J. Justering för energiinnehåll	17,46
K. Referenspris för bensin	15,97
L. <b>Skillnad mellan biodrivmedel och referenspris (J. minus K.)</b>	<b>1,48</b>

### ED95

Kostnaderna för etanol till ED95 kan inte visas av sekretesskäl. Energimyndigheten bedömer utifrån erhållna data att risken för överkompensation för ED95 under år 2023 är låg.

### FAME

Överkompensationsberäkningen visar att FAME hade en produktionskostnad som var lägre än referenspriset för diesel under 2023 vilket innebär att risk för överkompensation kan föreligga för år 2023.

Resultatet för kostnaden av FAME presenteras i Tabell 6. Skillnaden mellan FAME och låginblandad diesel beräknades uppgå till -2,95 kronor per liter. Bedömningen för år 2022 resulterade i ett positivt resultat (det vill säga låg risk

för överkompensation) vilket gör att risken för överkompensation år 2023 jämfört med år 2022 har ökat. Skillnaden mot 2022 är en lägre råvarukostnad och högre referenspris. För år 2023 används som referenspris, priset för låginblandad diesel istället för priset för ren diesel, i enlighet med statsstödsgodkännandet. Förändring i beräkningen av referenspris bidrar till att referenspriset blir högre än för tidigare år. Samtidigt har också råoljepriset haft en stigande trend sedan 2020, se Figur 11, vilket också lett till ett högre referenspris.

**Tabell 6** Kostnadsjämförelse mellan FAME och fossil diesel 2023.

<b>Kostnadspost</b>	<b>Kostnad (kr/l)</b>
A. Råvarukostnad	12,58
B. Arbetskraftskostnad	0,17
C. Kapitalkostnad	0,07
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,46
E. Transportkostnader	0,34
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktionskostnad	14,62
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	14,62
J. Justering för energiinnehåll	15,62
K. Referenspris för diesel	18,58
L. <b>Skillnad mellan biodrivmedel och referenspris(J-K)</b>	<b>-2,95</b>

## HVO

Överkompensationsberäkningen visar att HVO hade en produktionskostnad som var högre än referenspriset för diesel under 2023 vilket innebär risk för överkompensation bedöms vara låg för år 2023.

Resultatet för kostnaden av HVO presenteras i Tabell 7. Marginalen till överkompensation beräknas uppgå till 4,35 kronor per liter för HVO. Det är en lägre marginal jämfört med bedömningen avseende år 2022 vilket innebär att risken för överkompensation jämfört med år 2022 har ökat.

**Tabell 7.** Kostnadsjämförelse mellan HVO och fossil diesel 2023.

<b>Kostnadspost</b>	<b>Kostnad (kr/l)</b>
A. Råvarukostnad	20,31
B. Arbetskraftskostnad	0,15
C. Kapitalkostnad	0,05
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,44
E. Transportkostnad	0,14
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktionskostnad	22,08
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	22,08
J. Justering för energiinnehåll	22,93
K. Referenspris för diesel	18,58
L. <b>Skillnad mellan biodrivmedel och referenspris (J-K)</b>	<b>4,35</b>

## Bedömning för 2024

I samband med insamling av data för år 2023 har företagen även begärts rapportera sina förväntade kostnader för år 2024. Aktörerna har rapporterat in förväntade volymer och totalkostnader för produktion, import och inköp som i sammanställningen viktas samman till en förväntad volym respektive kostnad för respektive bränsle. På ett liknande sätt som för utvärderingen för år 2023. Detta tillsammans med omvärldsbevakningen från årskrönikan utgör en preliminär bedömning om utveckling för 2024. Det finns många fler faktorer som spelar in, inte minst det osäkra marknadsläget, den preliminära bedömningen är därmed enbart en fingervisning och det går inte att förutsäga hur utfallet kommer att bli.



**E85**

Den totala volymen av E85 bedöms ligga på ungefär samma nivå under 2024 medan produktionskostnaden bedöms minska något enligt aktörerna. Det följer trenden för prisutvecklingen av etanol från Argus Media som dippar mot slutet av år 2023 tillsammans med prisutvecklingen för vete som följer samma trend.

Beroende på hur råoljepriset ändras under år 2024 kan minskningen av produktionskostnader för E85 komma att påverka risken för överkompensation. Skillnaden minskade från år 2022 till 2023 från 6,21 kr/l till 1,48 kr/l. En fortsatt liknande utveckling under 2024 medför att det kan föreligga risk för överkompensation för året.

**ED95**

Volymerna av etanol som används till ED95 kan inte redovisas på grund av få aktörer och därför omfattas av sekretess. Energimyndigheten bedömer utifrån datainsamlingen att risken för överkompensation för ED95 under år 2024 kommer vara fortsatt låg men det beror i hög grad även hur råoljepriset kommer att ändras.

**HVO100**

Den totala volymen av HVO bedöms öka enligt aktörerna medan produktionskostnaden bedöms minska. Det följer trenden för prisutvecklingen av HVO enligt Argus Media och volymerna bedöms som rimliga eftersom den uppskattade mängden inför nästkommande år är inom spannet av tidigare fluktuationer i volym mellan åren enligt SCB.

Beroende på hur råoljepriset kommer ändras under år 2024 kan minskning i produktionskostnaden för HVO komma att påverka risken för överkompensation. Resultatet ändrades mellan år 2022 och 2023 från 6,56 kr/l till 4,35 kr/l. En fortsatt liknande utveckling under år 2024 skulle medföra fortsatt låg risk för överkompensation.

**B100**

Totala volymerna av FAME (B100) bedöms öka enligt aktörerna medan produktionskostnaden bedöms minska. Det följer trenden för prisutvecklingen av FAME enligt Argus Media som har haft en nedåtgående trend sedan 2022 samt trenden för råvarukostnaden rapsolja som sjönk kraftigt under 2022 och även en fortsatt minskning totalt för 2023. De ökande volymerna bedöms som kraftiga men det följer den stigande trenden som syns både i datainsamlingen och data från SCB över levererade mängder.

Beroende på hur råoljepriset kommer ändras under år 2024 kan den bedömda produktionskostnadsminskningen för FAME förstärka risken för överkompensation som förelåg år 2023. Skillnaden ändrades mellan år 2022 och 2023 från 4,16 kr/l till -2,95 kr/l. En fortsatt låg råvarukostnad för FAME och relativt högt pris på råolja skulle innebära att risken för överkompensation kvarstår.

## Slutsatser

Resultatet från statsstödsrapporteringen för helåret 2023 för HVO100, E85 och ED95 visar att inrapporterade kostnader för biodrivmedel varit högre än referenspriset vilket medför att risken för överkompensation bedöms som låg.

För B100 var de inrapporterade kostnaderna lägre än referenspriset varför risk för överkompensation bedöms föreligga. Trenden med överkompensation för B100 bedöms kunna kvarstå under år 2024 baserat på de inrapporterade uppskattningarna för år 2024 från aktörerna. Dock avgörs det i hög grad av hur priset på diesel utvecklas under år 2024.

Även övriga bränslen bedöms preliminärt ha minskade produktionskostnader under år 2024 så en eventuell överkompensation avgörs beroende på prisutveckling av diesel och bensin vilka i sin tur följer utvecklingen av råoljepriset.

## Referenslista

Argus Media, 2024, *Argus Biofuels, dataset: [Ethanol NWE T2 RED], [RED (T2) ethanol fob ARA], [FAME -10 CFPP RED ARA och [HVO (hydrotreated vegetable oil) fob ARA range (Class III)]*.

Drivkraft Sverige, 2018-2024, *Priser*, från [Priser - Drivkraft Sverige](#), (hämtad 2024-02-13).

Europeiska Kommissionen, 2024, *Statistik om spannmål*, från [Cereals statistics - European Commission \(europa.eu\)](#), hämtad (2024-02-08).

Energimyndigheten, 2023, *Årskrönika 2023 Energimarknaderna*.

Energimyndigheten, 2024, *Insamling av data till statsstödsrapportering (STR)*, opublicerad.

Energimyndigheten, 2023, *Drivmedel 2022* (ER 2023:19).

Energimyndigheten, 2024, *Värmevärdet och densiteter*, från [Värmevärdet och densiteter \(energimyndigheten.se\)](#), hämtad (2024-02-21).

Konkurrensverket, 2014, *Analys av konkurrens effekter av företagsförvärv på detaljhandelsmarknaden för drivmedel i Sverige* (Uppdragsforskningsrapport 2014:1).

Skatteverket, 2024, *Historik Skattesatser*, från [Skatt på bränsle | Skatteverket](#) hämtad (2024-02-21).

Statistiska Central Byrån, 2024, *Månatlig bränsle-, gas- och lagerstatistik*, från [Månatlig bränsle-, gas- och lagerstatistik \(scb.se\)](#), hämtad (2024-02-16).

Statistiska Central Byrån, 2024, *Inflationstakten enligt KPI*, från [Inflationstakten enligt KPI \(scb.se\)](#), hämtad (2024-02-21).

Världsbanken, 2024, *Råvarumarknader*, från [Commodity Markets \(worldbank.org\)](#), hämtad (2024-02-22).