

Omvärldsbevakning - biodrivmedelsmarknaden

Promemoria rörande biodrivmedelsmarknaden i Sverige och i världen

Förord

Denna promemoria beskriver läget för biodrivmedel i Sverige och i världen idag och vad som är på gång inom området. Promemorian verkar som en nystart av Energimyndighetens månatliga marknadsbrev *Marknaderna för biodrivmedel och fasta biobränslen* som varit vilande sedan i maj 2017.

Innehåll

1	Etanol idag	4
1.1	Marknaden för etanol (produktion, tillgång).....	5
1.2	Teknikutveckling etanol.....	6
2	Biodiesel idag	7
2.1	HVO.....	8
2.2	Marknaden för HVO (produktion, tillgång).....	8
2.3	Teknikutveckling HVO.....	10
2.4	FAME	11
2.5	Marknaden för FAME (produktion, tillgång)	11
2.6	Teknikutveckling FAME	11
3	Biogas (fordonsgas) idag	12
3.1	Marknaden för biogas (produktion, tillgång).....	13
3.2	Teknikutveckling biogas.....	13
4	Övriga bränslen	14
5	Styrmedel och lagstiftning	15

Bränslen

I följande avsnitt beskrivs de tre biodrivmedel som främst används på den svenska marknaden samt ett kortare avsnitt om övriga bränslen. De tre stora bränslena är etanol, biodiesel i form av FAME och HVO samt biogas i form av fordonsgas.

1 Etanol idag

I detta avsnitt beskrivs etanol som används som drivmedel. Etanol används dels som låginblandad i bensin, i princip all 95-oktanig bensin innehåller idag etanol, och som höginblandad i drivmedlen E85 och ED95.

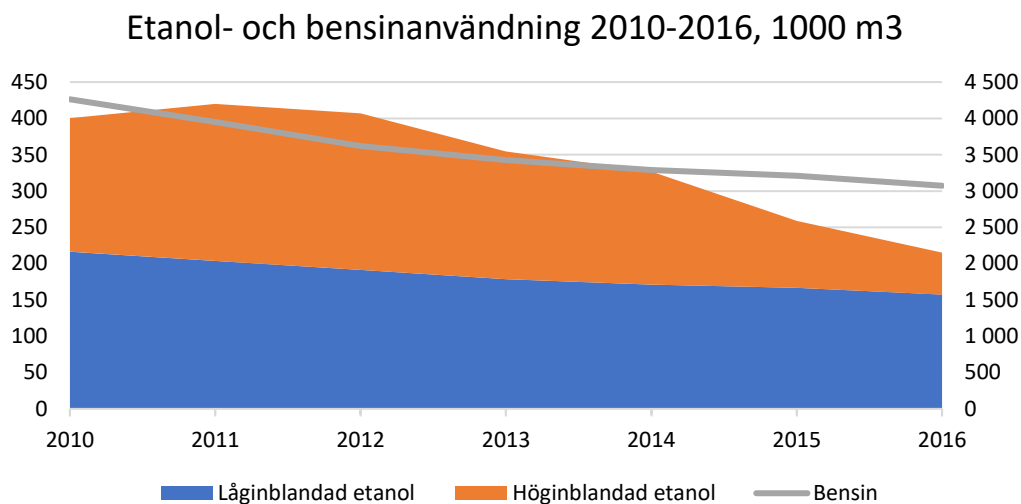
De senaste åren har inblandningsnivån i bensin legat kring knappt fem procent etanol. Idag finns det enligt bränslekvalitetsdirektivet¹ ett tak om en inblandningsnivå på 10 procent etanol. Tidigare fanns också ett tak för drivmedelsbolagen för att erhålla skattereduktion på upp till 5 procent inblandning av etanol i bensin. Detta togs dock bort 1 december 2015 och det innebär att all låginblandad etanol kan erhålla skattereduktion.² Under 2016 sågs dock ingen skillnad mot föregående år i inblandningsnivån av etanol i bensin. Under de första elva månaderna av 2017 (för vilka det i dagsläget finns statistik) har 5,1 procent etanol blandats in i fossil bensin.

Den totala användningen av låginblandad etanol har minskat de senaste åren vilket delvis är en konsekvens av att den totala bensinanvändningen också minskat. Den höginblandade etanolanvändningen i form av ED95 och E85 har även minskat drastiskt de senaste åren. Detta återfinns i figurens om följer.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG

² Skatteverket,

<https://www.skatteverket.se/foretagochorganisationer/skatter/punktskatter/energiskatter/energiskatterpabranslen/skattebefrielseforbiodrivmedel.4.2b543913a42158acf800021393.html> (hämtad 2018-03-13)



Figur 1. Etanol- och bensin användning 2010–2016

Källa: Energimyndigheten

ED95 är ett etanolbaserat bränsle för användning i kompressionsmotor för vilken en schablonsiffra om 87 procent andel etanol antas. Den totala sålda volymen ED95 har minskat sedan 2013 och i absoluta tal mer än halverats. E85 är en standardiserad produkt som får innehålla max 85 procent etanol och 15 procent bensin, de senaste åren har inblandningsnivån av etanol legat på 82 procent, som ett årsmedelvärde men likt ED95 också sett en minskning i totala volymer sålt drivmedel.

Anledningar till den minskade sålda volymen etanol som drivmedel anses vara låga bensinpriser, låg nybilsförsäljning av etanolbilar, lägre energiinnehåll i etanol än bensin vilken kräver mer frekvent tankning, samt bilägares oro över att etanol som bränsle kan ha negativa effekter på motorn.³ Ytterligare en anledning kan vara att en stor del av etanolbilarna säljs på andrahandsmarknaden där det snarare är köppriset som är det viktiga för köparen än vilket drivmedel bilen ska framdrivas med.

1.1 Marknaden för etanol (produktion, tillgång)

De största marknaderna för etanol är idag: USA, Brasilien, EU och Kina. Där de två förstnämnda är de överlägset största producenterna med mer än hälften av den årliga globala produktionen. Produktionen av etanol i alla dessa områden har visat en ökande trend de senaste åren. I USA produceras merparten av etanolen från majs medan Brasilien får merparten av sin etanolproduktion från sockerrör.

³ Dessa anledningar nämndes i SPBI:s användarundersökning 2014

Under 2016 importerades 84 procent av etanolen i Sverige. Råvarorna för denna etanol kom främst från Storbritannien och Ukraina. Majs och vete stod för 93 procent av råvarufördelningen för etanol under 2016. Den inhemska produktionen sker främst via Lantmännen Agroetanol, men även Domsjö Fabriker och St1 har produktion av större skala i Sverige.⁴

Den stora frågan för etanol är vad som kommer beslutas på EU-nivå gällande grödebaserad biodrivmedelsproduktion. Aktörerna är med anledning av detta något passiva inför framtiden och avvaktar med att ta investeringsbeslut innan spelreglerna för framtiden är klara. För tillfället pågår trilogsamtal mellan Europaparlamentet, Europakommissionen och ministerrådet och beslut i frågan i form av det nya förnybartdirektivet (även kallat REDII) kommer förhoppningsvis under 2018.

Den 1 juli 2018 införs reduktionsplikten⁵ för drivmedelsleverantörer av bensin och diesel i Sverige. Reduktionsplikten innebär att drivmedelsleverantörerna måste uppnå utsläppsreduktioner och därmed blanda in mer biodrivmedel. Reduktionsplikten sträcker sig till 2030 med en indikativ nivå om 40 procents utsläppsreduktion jämfört med år 2010. Reduktionsnivån för bensin börjar på 2,6 procent 2018 och ska 2020 vara 4,2 procent. Detta kommer att innebära en inblandningsnivå om ungefär 8 procent etanol år 2020. Nivåer för efter 2020 är ännu inte fastställda.

1.2 Teknikutveckling etanol

En råvara som i dagsläget ännu inte används i stor utsträckning är cassava (även kallad maniok). Nigeria har dock planer på att använda den för etanolproduktion och således täcka en del av landets importbehov av etanol. Idag importerar Nigeria 97 procent av etanolen som används i landet.

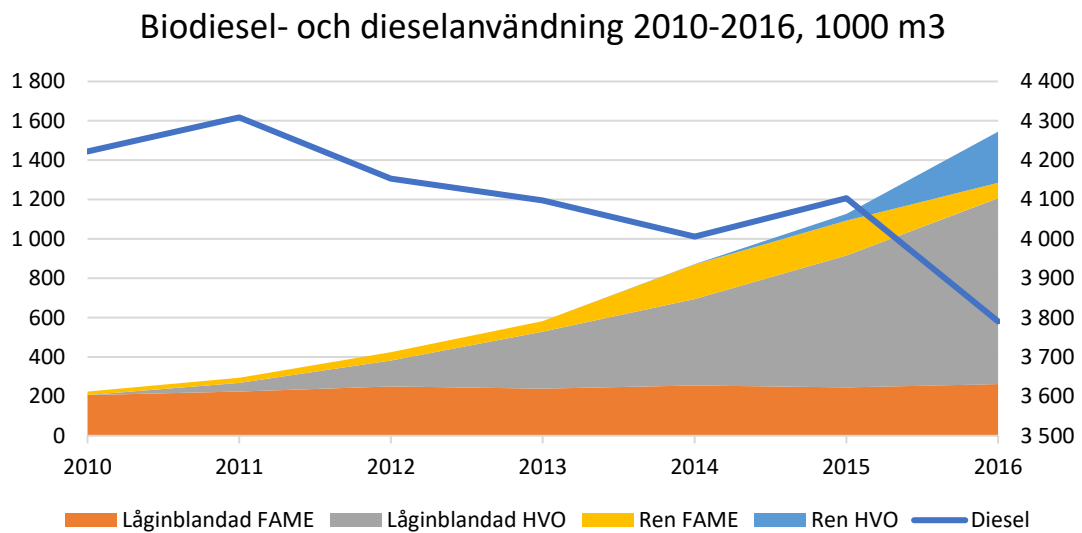
E10 (bensin med en inblandningsnivå av upp till 10 procent) eller bensin med högre inblandning (där inblandningsnivån är 18–27,5%), används idag i stor skala i exempelvis Brasilien. Detta drivmedel har dock inte slagit igenom i EU eller Sverige ännu och det är svårt att se att något genomslag kan ske med dagens låga oljepriser. Tillhandahållande av E10 kräver även nya pumpkrav vilket medför stora investeringar som är svåra att se om inte politiska beslut skulle kräva sådan infrastruktur. Sveriges kalla klimat spelar även en roll i detta då mindre etanol blandas in under våra kalla månader.

⁴ Energimyndigheten, ER 2016:19, Marknaderna för biodrivmedel 2016

⁵ Riksdagen, Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen

2 Biodiesel idag

Biodiesel är det biodrivmedel som i dagsläget används överlägset mest inom transportsektorn i Sverige. I takt med att nybilsförsäljningen av dieselmotorer och lastbilstrafiken, som övervägande framdrivs på diesel, ökat har även dieselanvändning och därmed biodieselanvändningen ökat. Biodieseln består idag av antingen HVO⁶ (Hydrerade vegetabiliska oljor) eller FAME⁷ (Fettsyrametylestrar) och kan låginblandas i fossil diesel eller användas som ren biodiesel. Utvecklingen för biodieseln och den fossila dieseln visas i figuren nedan.



Figur 2. Biodiesel- och dieselanvändning 2010–2016

Källa: Energimyndigheten

På senare tid har dieseln vara eller icke-vara diskuterats i och med dess högre utsläpp av partiklar jämfört med bensin samt som en konsekvens av fusk i bilprovning av biltillverkare. Partikelutsläppen påverkar luftkvaliteten negativt och detta är ett problem främst i storstadsmiljöer. Som en konsekvens av detta har det på senare tid förekommit diskussioner om att införa miljözoner i storstadsmiljöer som sätter ett tak för hur mycket partikelutsläpp fordon som kör inom dessa zoner får generera. När och om dessa miljözoner införs kan dieselmotorerna komma att tappa mark gentemot andra bränsleslag.

Partikelutsläppen hos HVO är något lägre än för fossil diesel. Dock används partikelfilter i de nya personbilar vilket minimerar skillnaden mellan utsläppen

⁶ Benämningen för ren HVO kommer att ändras till XLT

⁷ Låginblandad FAME benämns även B7/B10 och ren FAME B100

från HVO och fossil diesel.⁸ Dessa partikelfilter är dock inte bra nog att sänka partikelutsläppen från diesel till bensinens nivåer.

2.1 HVO

Användningen av HVO har ökat markant de senaste åren. Från att ha varit i princip obefintlig 2010 till att vara den största biodrivmedelstypen sedan 2014. En stor anledning till detta är att HVO har mer lika egenskaper med fossil diesel än FAME:n och HVO blandat med fossil diesel kan således användas i en konventionell dieselmotor även vid höga inblandningsnivåer av HVO. Ett tak för inblandningsnivå är inte satt och troligtvis skulle en inblandningsnivå först uppåt 70–80 procent hindra blandningen från att klara dieselstandardkraven. Under 2016 låg den genomsnittliga inblandningsnivån av HVO i fossil diesel på knappt 19 procent och under 2017 års första elva månader har inblandningsnivån varit knappt 18 procent.⁹

Råvarorna för HVO-produktion är många och under 2016 stod vegetabilisk eller animalisk avfallsolja, PFAD (Palm Fatty Acid Distillate) och slakteriavfall för 80 procent av råvarufördelningen. Råvarorna för svenskt producerad HVO är främst råttalolja och avfallsoljor.

2.2 Marknaden för HVO (produktion, tillgång)

Av den HVO som används i Sverige idag importeras den allra största delen från Nederländerna och Finland. Råvarorna till HVO:n kommer främst från Indonesien, Tyskland, USA och Storbritannien. Den inhemska HVO:n produceras främst av Preem eller finska Neste. Andelsmässigt minskade användningen av den inhemskt producerade HVO:n från att ha stått för 14% under 2015 till 3,8% under 2016 men mellan dessa år i det närmaste dubblerades användningen av HVO i absoluta tal.¹⁰

Preem som också tillhandahåller drivmedel till slutkund säljer sin HVO själva medan Neste förser olika drivmedelsleverantörer inom Sverige med HVO för både låginblandning och som ren biodiesel. Neste har även produktionsanläggningar i Finland, Nederländerna och Singapore. Drivmedelsleverantören St1 har planer på att bygga en HVO-anläggning i Göteborg till slutet av 2018.

Reduktionsnivåerna för den kommande reduktionsplikten är för diesel satta till 19,3 procents reduktion 2018, 20 procent år 2019 och 21 procent år 2020. Reduktionsnivåer för efter 2020 är ännu inte fastställda. Dessa reduktionsnivåer

⁸ http://www.iea-amf.org/content/fuel_information/paraffins/emissions (hämtad 2018-02-12)

⁹ Energimyndigheten, EN0107, Månatlig bränsle-, gas och lagerstatistik

¹⁰ Energimyndigheten, ER 2016:19, Marknaderna för biodrivmedel 2016

innebär inblandningsnivåer av biodiesel om ungefär 20,9 procent 2018, 21,5 procent 2019 och 22 procent 2020.

En stor fråga i samband med införandet av reduktionsplikten, som tas i bruk den 1 juli 2018, har varit huruvida det kommer att finnas tillräcklig tillgång på HVO på marknaden för drivmedelsleverantörerna att uppnå sina reduktionsnivåer. Ser man på dagens produktion och de reduktionsnivåer som ska uppnås kommer det bli utmanande. Det kommer således krävas en ökad produktion av HVO. Både Preem och Neste har planer på att utöka sin produktionskapacitet. Faktumet att alltmer HVO kommer att behöva gå till låginblandning kan således också påverka tillgången på ren HVO och därmed är det i dagsläget osäkert hur tillgången på ren HVO kommer se ut de kommande åren. Många drivmedelsleverantörer anser att även rena biodiesel borde ingå i reduktionsplikten och därmed också behöva uppnå utsläppsreduktioner men så är inte fallet i dagsläget.

Det kommer således bli en avvägning för leverantörerna vad som är mest lönsamt:

- att uppnå reduktionsnivåerna (och därmed undvika att betala reduktionspliktsavgiften) men möjligtvis inte kunna tillhandahålla ren HVO för tunga transporter.
- att inte uppnå reduktionsnivåerna (och därmed betala reduktionsplikten) men samtidigt kunna tillhandahålla ren HVO för tunga transporter.

Det mest troliga av dessa alternativ är dock att drivmedelsleverantörerna kommer att prioritera att uppnå reduktionsnivåerna över att säkerställa att ren HVO kan tillhandahållas.

Via Klimatklivet¹¹ har stöd givits till ett stort antal HVO100-stationer i Sverige och frågan är här om dessa stationer kommer att tvingas stå tomma de kommande åren om det inte finns ren HVO att tillgå på marknaden.

En annan viktig aspekt är att marknaden för drivmedlet HVO handlas på en marknad medan råvarorna som behövs för att tillverka HVO:n handlas på en annan komplicerad marknad där råvarorna påverkas mycket av regleringar på internationell nivå.

Import av HVO för svenska drivmedelsleverantörer, annat än från Neste, är också problematiskt. För import från utanför EU finns det höga tullavgifter vilket ofta renderat i att det blir olönsamt. Produktion av HVO finns även i ett antal europeiska länder (Nederländerna, Frankrike, Spanien, Italien bl.a.) men då det

¹¹ Naturvårdsverket, <http://www.naturvardsverket.se/klimatklivet> (hämtad 2018-03-13)

ofta finns liknande lagstiftningar om inblandningsnivåer även i andra EU-länder kan det bli svårt för drivmedelsleverantörer i Sverige att importera HVO från producenterna i dessa länder.

Ytterligare frågor kring produktionen av HVO rör råvarorna biodieseln produceras av. Idag producerar Neste en stor del av sin HVO från PFAD som idag klassas som en restprodukt från produktion av palmolja (som också kan vara en råvara till HVO). Regeringen har föreslagit att PFAD ska omklassificeras från en restprodukt¹² till en samprodukt i samband med implementering av ILUC-direktivet¹³ i det nu gällande förnybartdirektivet. Detta skulle innebära att PFAD:n får en lägre utsläppsreduktion och därmed att mer PFAD behöver blandas in för att uppnå reduktionsnivåerna. Som samprodukt skulle den också behöva spåras tillbaks till odlingsplatsen, vilket Neste i dagsläget inte kan göra.¹⁴ Neste kan därmed komma att producera HVO från certifierad palmolja istället. I närtid kommer även Europaparlamentet ta ställning till ett förslag om att förbjuda palmolja till biodieselproduktion något som skulle försvåra råvarutillgången. Förslaget säger att palmolja till biodiesel ska förbjudas från 2020 och beslut väntas komma i början av april 2018.¹⁵

Trots detta investerar Neste stora summor i HVO-produktionsanläggningar i Sydostasien där både PFAD och palmolja kommer utgöra råvaror för biodieselproduktionen.

2.3 Teknikutveckling HVO

Peugeot och Citroën har givit klartecken för ren HVO-användning i deras nya dieslbilar. För att ren HVO-användning i dieselpersonbilar ska få någon form av genomslag krävs dock att det finns tillgång på ren HVO samt tankställen för denna.

Teknikutveckling för produktion av HVO påverkas också av eventuella restriktioner på råvaran. Skulle ett PFAD-/palmoljeförbud uppkomma skulle detta tvinga fram innovationer för nya produktionsmetoder av HVO och andra biodrivmedel som kommer att krävas för att uppnå en mer miljömässigt hållbar transportsektor.

¹² Riksdagen, Motion 2017/18:324 med anledning av prop. 2016/17:217 Genomförande av ändringar i förnybartdirektivet - ILUC

¹³ Indirect land use change impacts of biofuels

¹⁴ Neste har dock satt som mål att ha 100 procent spårbarhet för PFAD till 2020.

¹⁵ Europaparlamentet, <http://www.europarl.europa.eu/news/sv/press-room/20170309IPR65820/meps-call-for-clampdown-on-the-import-of-unsustainable-palm-oil> (hämtad 2018-03-13)

2.4 FAME

FAME eller RME som det ibland kallas i Sverige då råvaran till drivmedlet är raps (rapsmetylester) har idag ett tak på låginblandning i fossil diesel om sju procents inblandning som en konsekvens av bränslekvalitetsdirektivet.

FAME:n kom in på marknaden i början av 2000-talet och ökade därefter stadigt in på 2010-talet. Från 2012 har sedan den låginblandade FAME:n hållit en stabil nivå medan den rena FAME:n nådde sin topp 2014 för att sedan minska från 2016.

2.5 Marknaden för FAME (produktion, tillgång)

Under 2016 producerades merparten av den använda FAME:n i Sverige. Råvarorna till FAME:n kom främst ifrån Tyskland, Litauen, Danmark och Lettland.¹⁶

Tillgången och efterfrågan på FAME är starkt beroende av regleringar på EU-nivå gällande hur stor del av biodrivmedelsanvändningen som får vara grödebaserade. Likt läget på etanolmarknaden är marknadsaktörer i dagsläget rådvilla och inväntar trilogsamtalen vars utgång kommer avgöra vilka spelregler som kommer att gälla på marknaden för kommande år.

Stora exportörer av FAME till Europa idag är Malaysia och Argentina. Export från Argentina stoppades dock av anti-dumpningstullar mellan 2013 till i september 2017 då tullarna hävdes. Den europeiska biodieselstyrelsen (EBB) lyfte dock i januari 2018 klagomål på att argentinska producenter fortfarande har orättvisa statliga stöd vilket innebär att de kan sälja FAME långt under marknadspriset. Om detta är fallet kan det beslutas om att anti-dumpningstullar återinförs. Beslut om detta kommer först efter utredningen som kan ta upp till tretton månader. Under november 2017 stod argentinskt importerad FAME för över 80 procent av den EU-importerade FAME:n.

Den största svenska FAME-producenten är Perstorp BioProducts som producerar sin FAME från rapsolja.

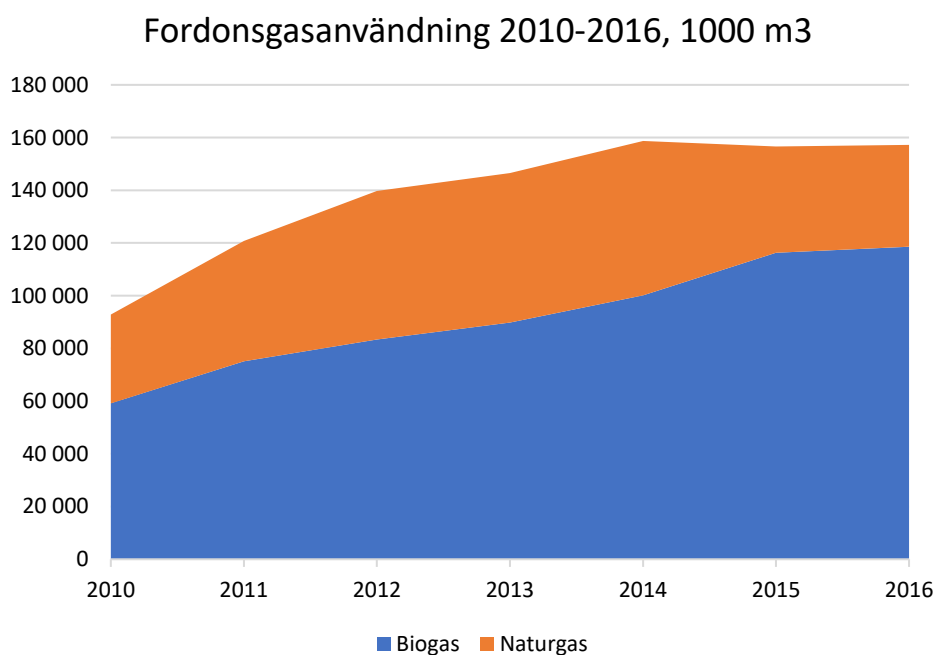
2.6 Teknikutveckling FAME

På samma sätt som marknaden inväntar trilogsamtalens utfall som påverkar investeringsbeslut gällande nya produktionsanläggningar står även teknikutvecklingen relativt stilla för FAME:n.

¹⁶ Energimyndigheten, ER 2016:19, Marknaderna för biodrivmedel 2016

3 Biogas (fordonsgas) idag

Fordonsgas i Sverige består av biogas, naturgas eller en blandning av biogas och naturgas. Användningen har varit stabil de senaste fyra åren men har ökat sedan början av 2010-talet. Den totala andelen biogas har också ökat och låg under de första elva månaderna av 2017 på 87 procents andel i fordonsgasen jämfört med 75 procent under 2016. Branschorganisationen Energigas Sverige har som mål att fordonsgasen ska bestå av 100 procent biogas år 2030 och som trenden ser ut nu finns det goda möjligheter att uppnå detta i förtid. Ytterligare en anledning är att kommunala bussbolag på senare år blivit bättre på att ställa krav på i sina upphandlingar om att bussarna inom kommunen ska köras på 100 % förnybart bränsle. Miljözoner inom storstadsmiljöer kan också verka som incitament för att lätta lastbilar och taxibilar i större utsträckning kan komma att köras på fordonsgas. Därmed ses att trenden för ökad fordonsgasanvändning och andel biogas i fordonsgasen kommer att hålla i sig även de närmaste åren.



Figur 3. Fordonsgasanvändning 2010–2016

Källa: Energimyndigheten

I dagsläget finns 170 publika tankställen för lätta fordon och ytterligare dryg 60 tankställen för tunga fordon enligt statistik från Energigas Sverige.¹⁷

Energimyndighetens uppdrag om *samordning för laddinfrastruktur* utökades i budgetpropositionen för 2018 med att även inkludera fordonsgas och i samband med detta ändrades även namnet till *samordning för hållbara transporter*¹⁸.

3.1 Marknaden för biogas (produktion, tillgång)

De största biogasanläggningarna i Sverige idag är Jordberga Biogas i Skåne och GoBiGas och Arendal, båda i Göteborg.

Stödsystemet Klimatklivet som förvaltas av Naturvårdsverket har gett stöd till 26 olika biogasåtgärder för produktion och distribution av biogas i Sverige. Dessa åtgärder har potential att ge mycket omfattande utsläppsminskningar.

Under 2016 stod inhemskt producerad biogas för 89 procent av biogasen i Sverige. De största exportländerna till Sverige var Nederländerna följt av Danmark.¹⁹ I exempelvis Danmark finns idag ett produktionsstöd för biogas, någonting som inte finns i Sverige. I Sverige finns istället konsumtionsstöd i form av skattebefrielser från energi- och koldioxidskatt.

I budgetpropositionen för 2018 beskrivs att regeringen ämnar analysera marknadsförutsättningarna för svensk biogas och föreslå långsiktiga styrmedel.²⁰ Detta väntas generera en statlig offentlig utredning om produktionsstöd för biogas behövs i Sverige för att inhemska biogasproducenter ska kunna vara konkurrenskraftiga gentemot utländska producenter med produktionsstöd i sina respektive länder.

3.2 Teknikutveckling biogas

Intresset för biogas har ökat den senaste åren hos större aktörer, exempelvis Eon, Gasum med flera. Detta är aktörer med diversifierade verksamheter som har möjligheten att tänka långsiktigt.

Lastbilstillverkarna Scania och Volvo har nyligen meddelat att de kommer producera tunga lastbilar framdrivna på fordonsgas. Hos dessa tillverkare finns även möjligheten att köra på flytande gas i form av LNG (liquefied natural gas) eller LBG (liquefied biogas).

¹⁷ Energigas Sverige, <http://www.energigas.se/fakta-om-gas/fordonsgas-och-gasbilar/tanka-gas/> (hämtad 2018-03-20)

¹⁸ <https://www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?RBID=18595>

¹⁹ Energimyndigheten, ER 2016:19, Marknaderna för biodrivmedel 2016

²⁰ <http://www.regeringen.se/4a65d0/contentassets/79f6d27416794f0bb146c792e02b65fc/utgiftsomrade-21-energi.-pdf>

4 Övriga bränslen

I följande avsnitt beskrivs nyare tekniker inom biodrivmedelsområdet som inte ingår i de tre ovan beskrivna bränslena.

Biobensin är ett avancerat biodrivmedel som till stor del är i forskningsstadiet och inte ännu kommersialiserat i stor skala på marknaden. Tre exempel på biobensinproducenter är RenFuel, SunCarbon och Preem (Preem Evolution Bensin). Idén från dessa företag är att utnyttja lignin som är en restprodukt i skogsindustrin och massa- och pappersindustrin för att tillverka ligninolja som sedan kan användas som ett drop-in-bränsle i fossila motsvarigheter.

Finska Neste producerar också en typ av biobensin som kallas ”grön nafta”²¹ vilket används som låginblandning i bensin i liten omfattning i Sverige. Naftan är en biprodukt vid HVO-produktion. Den produkten är dock inte en ersättning för bensin då den i ren form inte uppfyller bensinstandarderna.

Anledningen till att teknikerna inte slagit igenom i stor skala ännu är att det ännu inte skett några större investeringar. Detta kan delvis bero på höga produktionskostnader men även att kortsiktiga styrmedel gynnat import framför riskfyllda investeringar i storskaliga produktionsanläggningar för biobensin. För att uppnå reduktionspliktens indikativa mål om 40 procents koldioxidutsläppsminskning till 2030 kan tekniker som dessa bli viktiga som hållbara alternativ på marknaden. Utfallet gällande grödebaserade biodrivmedel har också en stark koppling till mer avancerade tekniker som i dagsläget är för dyra för att kunna konkurrera.

²¹ <https://www.neste.com/na/en/customers/products/renewable-products/nexbt1-renewable-naphtha-more-sustainable-component>

5 Styrmedel och lagstiftning

I följande avsnitt beskrivs de styrmedel och lagstiftningar på nationell- och EU-nivå som påverkar marknaden för biodrivmedel.

Det övergripande målet för transportsektorn är 70-procents koldioxidutsläppsreduktion 2030 jämfört med 2010 års nivåer. Därutöver finns det ett antal regleringar och lagstiftningar som påverkar bränslena som beskrivits ovan i detta PM.

Etanol i E85 får sedan 1 januari 2018 100 procents skattebefrielse från energiskatt. Skattebefrielsen ökades från 92 procent som gällt sedan 1 augusti 2016.

Ren FAME får sedan 1 januari 2018 100 procents skattebefrielse från energiskatt. Skattebefrielsen ökades från 63 procent som gällt sedan 1 augusti 2016.

Produktion av de olika bränsle påverkas också av regleringar. Några av dessa regleringar är omnämnda i texterna för respektive bränsle ovan.

- För biogasen är en viktig fråga vad som faller ut ur den statliga utredningen om produktionsstöd för biogas. Om utredningen kommer fram till att ett sådant stöd är önskvärt kan detta dels göra den inhemskt producerade biogasen mer konkurrenskraftig och därigenom möjliggöra billigare biogas till slutkund. Ett positivt besked ur biogasproducenternas perspektiv skulle även generera incitament för fler investeringar i biogasproduktion i Sverige.
- För FAME- och etanolproduktion är de viktigaste regleringarna vad som faller ut ur trilogamtalen om det nya förnybartdirektivet. Dessa drivmedel produceras idag från grödebaserade råvaror och taket för hur stor andel biodrivmedel som får vara grödebaserade sätter således spelreglerna för hur marknaden kan komma att utvecklas åren därefter. Beslut om det nya förnybartdirektivet tas först på EU-nivå och ska därefter implementeras i svensk lag.
- För HVO är den viktigaste frågan vad som beslutas gällande PFAD- och palmoljebaserad produktion. Om dessa råvaror förbjuds finns risken att råvarubrist för HVO-produktion uppstår.

Regleringar och styrmedel påverkar även användningen av de olika biodrivmedlen. Några av dessa påverkansfaktorer omnämns tidigare i texten.

- Viktigt för biodieseln är huruvida påtalade miljözoner som sätter tak för utsläpp av partiklar implementeras och i sådana fall hur dessa utformas. Detta kommer att påverka möjligheten för dieslbilar att köra i storstadsmiljöer och kan komma att påverka val av fordon för människor som bor i storstäder. Den 27:e februari 2018 beslutades att 18 städer i Tyskland får möjligheten att införa miljözoner. Detta innebär att dieslbilar med motorer äldre än Euro 6-klassen inte får användas i städerna.
- Bonus-malus-systemet är ett styrmedel som verkar för att ge incitament för bilköpare att välja mer miljövänliga bilar. Detta system tas i bruk 1 juli 2018 och innebär att bilar med låga utsläpp erhåller en bonus vid köptillfället och bilar med höga utsläpp åläggs en malus i form av en förhöjd fordonsskatt under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången. Detta system kan komma att påverka biodrivmedelsmarknaden om det genererar sin tilltänkta effekt, att fler väljer att köpa miljövänligare bilar vilket således kan komma att öka efterfrågan på biodrivmedel.
- Rena biodrivmedel har i Sverige idag statsstödsgodkännande vilket krävs för att skattelättnaderna ska få ges till dessa drivmedel. Detta beslutas på EU-nivå och det nuvarande statsstödsgodkännande gäller till och med 2020. Detta innebär att det varit svårt för producenter att planera långsiktigt då de inte vet huruvida statsstödsgodkännande kommer ges nästa gång eller inte.