

Klimatavdelningen  
Enheten för drivmedel och hållbara bränslenRegeringskansliet  
Finansdepartementet  
Kopia: Klimat- och näringslivsdepartementet

# Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för rena och höginblandade flytande biodrivmedel under 2024

## Sammanfattning

Resultatet från övervakningsrapporten visar att överkompensation sannolikt inte har förekommit för E85, ED95, FAME eller HVO100 under år 2024. Resultatet visar också att risken för överkompensation har ökat något för HVO100 under 2024 jämfört med 2023, medan den är oförändrad för E85. För FAME förelåg risk för överkompensation under 2023, men för 2024 är risken för överkompensation återigen låg.

Inför år 2025 bedömer aktörerna att produktionskostnaden är oförändrad för HVO, men kan minska något för E85 och FAME. Vad resultatet av överkompensationsberäkningarna för 2025 blir beror på hur produktionskostnaderna för biodrivmedlen utvecklas i relation till referenspriserna, vilket i hög grad avgörs av priset på råolja.

## Bakgrund

Sverige använder sig av skattebefrielse 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 juli 2018 gäller reduktionsplikt för bensin och diesel och därför får biodrivmedel som används som 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 erhåller skattenedsättning. De biodrivmedel som omfattas av övervakningsrapporten är E85, ED95, HVO100 och FAME.

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

I Energimyndighetens regleringsbrev för 2025 gavs uppdraget att ta fram underlag till Regeringskansliet i enlighet med EU-kommissionens beslut i statsstödsärende SA.102347 om skattebefrielse för rena och höginblandade flytande biodrivmedel. Enligt regleringsbrevets instruktion ska den innehålla en bedömning av huruvida överkompensation förelåg under 2024 och en översiktlig bedömning av om det riskerar att uppstå överkompensation under 2025 utifrån relevanta påverkansfaktorer. Likt tidigare år görs även en beskrivning av utvecklingen av marknaden för biodrivmedel i Sverige.

## Metod

För att avgöra huruvida överkompensation för rena och höginblandade flytande biodrivmedel förekom under 2024 har Energimyndigheten begärt in uppgifter om 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 år 2024 har 20 företag lämnat in uppgifter till övervakningsrapporten för rena och höginblandade flytande biodrivmedel. Samma företag kan ha rapporterat för fler än ett biodrivmedel. Skillnaden mellan inrapporterade mängder till övervakningsrapporten för 2024 och utleveranser av samma biodrivmedel på svensk marknad redovisas i Tabell 1.

Tabell 1. Jämförelse av mängder som har rapporterats in för övervakningsrapporten 2024 med utleveranser på svensk marknad enligt den officiella energistatistiken<sup>1</sup>

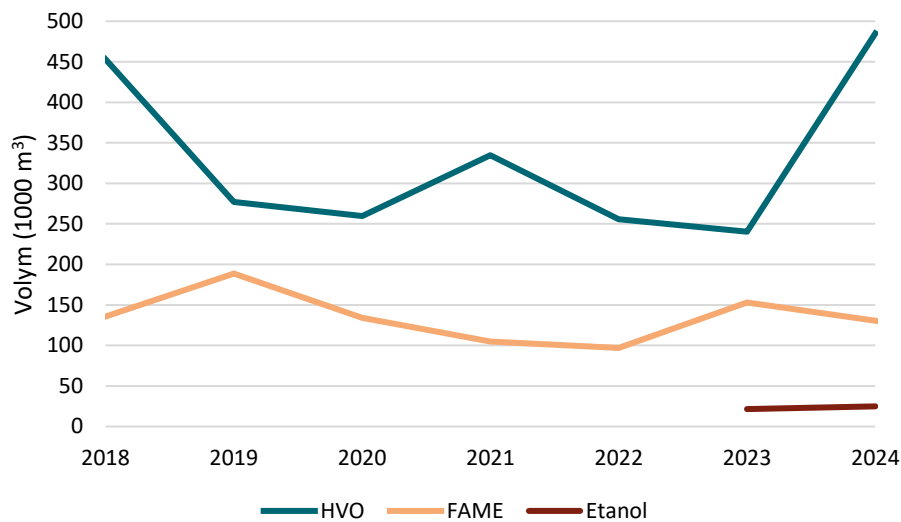
Drivmedel	Mängd jämfört med utleveranser på svensk marknad (%)
HVO	92
FAME	75
Etanol	98

Utöver kostnadsuppgifterna för 2024 har företagen också lämnat en uppskattning av hur de bedömer att deras volymer och kostnader kommer att utvecklas under 2025. Dessa uppgifter används för att få en fingervisning om hur resultatet för 2024 ser ut att gälla även för 2025. Det finns dock stora osäkerheter i den här typen av framåtblickande bedömning eftersom det är svårt för företagen att förutse utvecklingen av priser och volymer ett år framåt.

## Marknadsutveckling i Sverige

I januari 2024 sänktes reduktionsplikten för bensin och diesel från 7,6 respektive 30,5 procent till 6 procent för båda drivmedlen. Det ledde till en kraftig minskning av den totala användningen av biodrivmedel jämfört med 2023. Levererade mängder av höginblandade och rena biodrivmedel ökade däremot mellan åren, se Figur 1 och Tabell 2 nedan.

<sup>1</sup> SCB, 2024, *Månatlig bränsle-, gas- och lagerstatistik*, hämtat 2025-02-20 från <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/energi/tillforsel-och-anvandning-av-energi/manatlig-bransle-gas-och-lagerstatistik/pong/tabell-och-diagram/2024/leveranser-av-branslen-till-svensk-marknad-manadsvis-2024/>



Figur 1. Levererade volymer av höginblandad HVO, FAME och etanol i Sverige 2018–2024.<sup>2</sup> Volymerna för etanol under 2018–2022 är inte möjliga att visa av sekretesskäl.

Tabell 2. Levererade volymer av höginblandad HVO, FAME och etanol i Sverige 2018–2024.<sup>3</sup> Volymerna för etanol under 2018–2022 är inte möjliga att visa av sekretesskäl.

År	HVO (1000 m <sup>3</sup> )	FAME (1000 m <sup>3</sup> )	Etanol (E85/ED95) (1000 m <sup>3</sup> )
2018	453,0	135,6	..
2019	277,0	188,7	..
2020	259,6	134,1	..
2021	334,8	105,0	..
2022	255,8	96,9	..
2023*	240,3	153,2	21,5
2024	484,9	130,5	24,9

\*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 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.

Användningen av etanol har ökat något mellan åren 2023 och 2024. På grund av sekretess kan inte fler år visas.

### Prisutveckling för Etanol

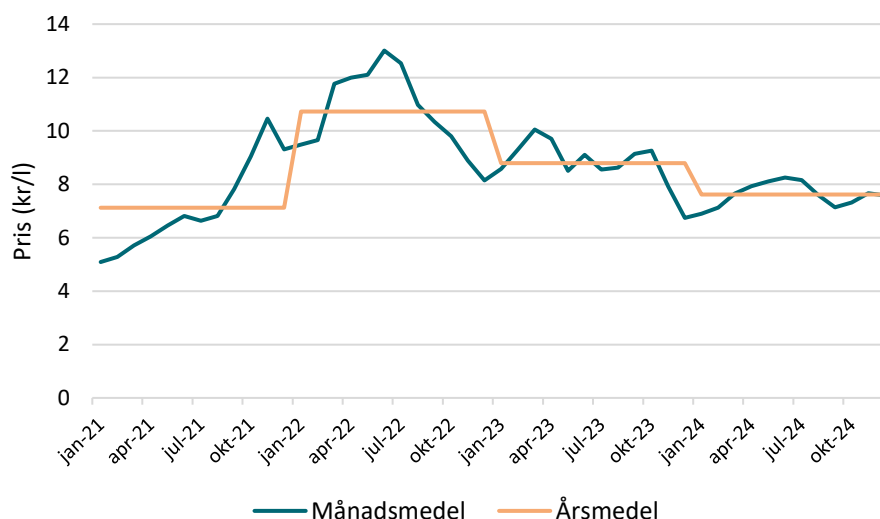
Biodrivmedel och fossila drivmedel handlas på en global marknad och priserna beror på utbud och efterfrågan. En faktor som också påverkar är råvarukostnaden, vilken också beror på utbud och efterfrågan och varierar över tid.

<sup>2</sup> SCB, 2024, *Månatlig bränsle-, gas- och lagerstatistik*, hämtat 2025-02-20 från <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/energi/tillforsel-och-anvandning-av-energi/manatlig-bransle-gas-och-lagerstatistik/pong/tabell-och-diagram/2024/leveranser-av-branslen-till-svensk-marknad-manadsvi-2024/>

<sup>3</sup> Ibid.

I Figur 2 nedan visas prisutvecklingen för etanol i Europa under perioden 2021–2024, och som kan ses har priset fallit sedan 2022. Under 2022 berodde priset på 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 säsongrelaterad efterfrågan, men sjönk mot slutet av 2023 och avslutades på en lägre nivå än vad det inleddes med. Etanolpriset i Europa återhämtade sig under första halvan av 2024 för att återigen sjuka på grund av god tillgång på etanol i nordvästra Europa. Exporten av etanol från Spanien till övriga EU-länder var också hög under perioden. Mot slutet av 2024 steg priset, särskilt på etanol från avfallsbaserade råvaror eftersom de kan dubbelräknas enligt exempelvis Nederländernas kvotplikt. Även priset på etanol från jordbruksgrödor steg något.<sup>4</sup>

Den etanol som importeras till Sverige har ett kostnadstillägg för transport och eventuellt också för tull, beroende på ursprung och KN-nummer.



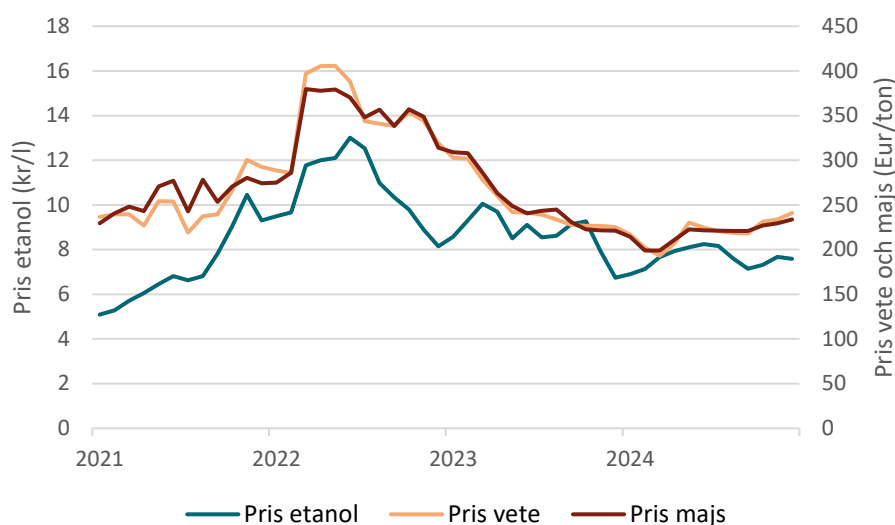
Figur 2. Prisutveckling för etanol under perioden 2021–2024<sup>5</sup>

Under år 2023 producerades den hållbara etanol som levererades ut på svensk marknaden främst av råvarorna majs (60 procent) och vete (25 procent).<sup>6</sup> I Figur 3 ses att priset på råvaror och etanol samvarierar. Fluktuationer på råvarumarknaden kan därmed påverka resultatet för en eventuell överkompensation eftersom råvarukostnaden är korrelerad med etanolpriset.

<sup>4</sup> Energimyndigheten, 2024, *Årskrönika 2024 Energimarknaderna* och Energimyndigheten, 2023, *Årskrönika 2023 Energimarknaderna*

<sup>5</sup> Argus Media, 2024, Ethanol NWE T2 RED swap month 1 London close SEK/liter

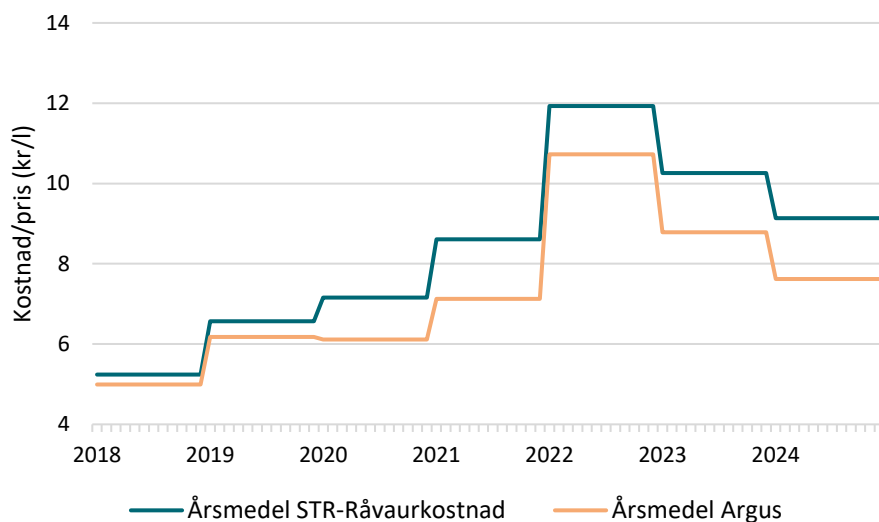
<sup>6</sup> Energimyndigheten, 2024, *Drivmedel 2023*, hämtad 2025-02-20 från <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiODhlN2IyNmUtMmQ4OC00MzFmLTlkZTEtMWNhZGZhZmFjNzkwIiwidCI6IjVjMTk0OGIzLWVlODYtNDg1MC04M2YyLTI0NTk2NWZmNmNhMStlMmMiOjI9>



Figur 3. Pris på etanol jämfört med priset på vete och majs för åren 2021–2024<sup>7,8</sup>

### Jämförelse datainsamling och prisutvecklingen

I Figur 4 jämförs den genomsnittliga råvaru-/inköpskostnaden för etanol enligt den datainsamling som görs inom ramen för detta uppdrag, här kallat statsstödsrapporteringen (STR), med det årliga genomsnittspriset för etanol i Europa. Figuren visar att den genomsnittliga råvaru-/inköpskostnaden för E85 historiskt sett följt det genomsnittliga europeiska etanolpriset och även fortsatt göra det under 2024. Råvaru-/inköpskostnaden beräknas utifrån inrapporterade uppgifter (se kostnadspost A i avsnittet Kostnadsposter).



Figur 4. Prisutveckling för etanol jämfört med beräknad råvaru-/inköpskostnad för etanol enligt statsstödsrapporteringen (STR) under åren 2018–2024<sup>9,10</sup>

<sup>7</sup> Argus Media, 2025, Ethanol NWE T2 RED swap month 1 London close SEK/liter

<sup>8</sup> EU-kommissionen, 2025, *Statistik om spannmål*, hämtad 2025-02-03 från [https://agriculture.ec.europa.eu/data-and-analysis/markets/overviews/market-observatories/crops/cereals-statistics\\_en](https://agriculture.ec.europa.eu/data-and-analysis/markets/overviews/market-observatories/crops/cereals-statistics_en).

<sup>9</sup> Argus Media, 2025, Ethanol NWE T2 RED swap month 1 London close SEK/liter

<sup>10</sup> Energimyndigheten, 2025, *Insamling av data till statsstödsrapportering (STR)*, opublicerad

## FAME

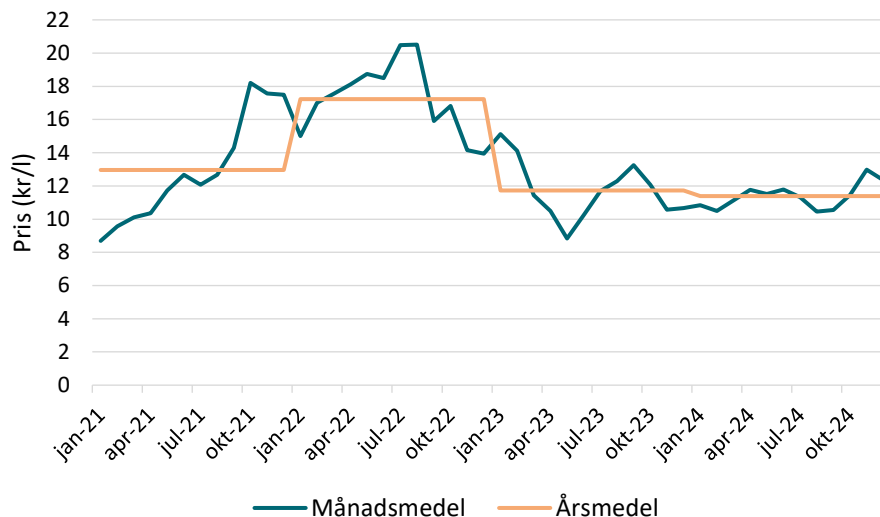
FAME (*Fatty Acid Methyl Ester*) används till låginblandning i diesel men finns även som höginblandning i form av biodrivmedlet B100. B100 används främst för tyngre transporter.

Leveranserna av höginblandad FAME har enligt den officiella statistiken minskat under 2024 jämfört med 2023, medan leveranserna av höginblandad HVO har ökat betydligt under samma period. Se Figur 1 och Tabell 2.

### Prisutveckling för FAME

Figur 5 visar prisutvecklingen för FAME under perioden 2021–2024. Prisfallet under hösten 2022 berodde delvis på förbättrad tillgång på rapsolja och ökad import av soja från Argentina. Priset fortsatte att sjunka under början av 2023, vilket påverkade produktionsmarginalerna för europeiska producenter negativt. Tillgången på biodiesel var fortsatt hög och efterfrågan på grödo- och avfallsbaserad samt avancerad biodiesel var låg. Priset på biodiesel påverkades även negativt av det sjunkande priset på fossilt bränsle. Priset på FAME sjönk i slutet av 2023, liksom priset på använd matolja (*used cooking oil*, UCO) som råvara.<sup>11</sup>

Under 2024 har en övergripande trend varit en relativt låg efterfrågan på FAME i Europa på grund av minskad efterfrågan på dieselbränsle. Det beror framför allt på låg ekonomisk aktivitet. De europeiska tillverkarna har också sett sjunkande marginaler och därför minskat produktionsvolymerna, vilket ytterligare har bidragit till minskade volymer på marknaden. De fluktuationer som kan noteras under året kan härledas till efterfrågan i framför allt Tyskland och Nederländerna.<sup>12</sup>



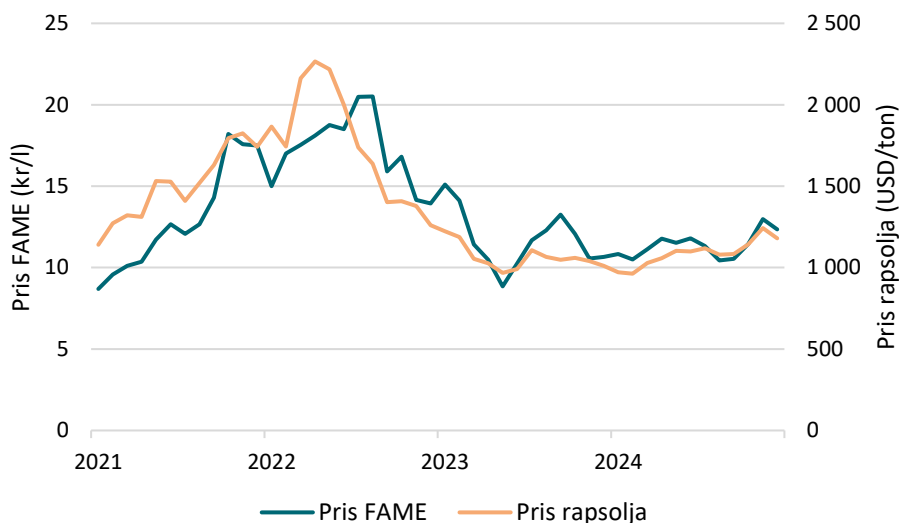
Figur 5. Prisutveckling för FAME under perioden 2021–2024<sup>13</sup>

<sup>11</sup> Energimyndigheten, 2022, *Årskrönika 2022 Energimarknaderna* och Energimyndigheten, 2023, *Årskrönika 2023 Energimarknaderna*

<sup>12</sup> Energimyndigheten, 2024, *Årskrönika 2024 Energimarknaderna*

<sup>13</sup> Argus Media, 2025, *FAME -10C CFPP RED ARA range barge fob London close SEK/liter*

Under år 2023 producerades den FAME som levererades ut på svensk marknad till 78 procent av raps.<sup>6</sup> I Figur 6 återspeglas ett tydligt samband mellan priset för råvaran rapsolja och priset för FAME. Sambandet innebär att en fluktuation på råvarumarknaden också återspeglas i priset på FAME och därmed risken för överkompensation.

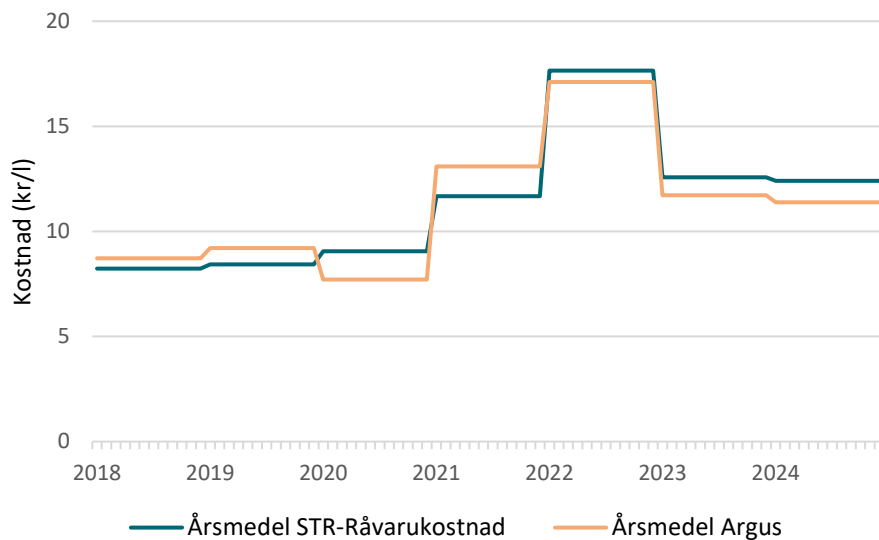


Figur 6. Priset på FAME jämfört med priset på rapsolja för åren 2021–2024<sup>14,15</sup>

I Figur 7 jämförs den genomsnittliga råvaru-/inköpskostnaden för FAME enligt den datainsamling som görs inom ramen för detta uppdrag, här kallat statsstödsrapporteringen (STR), med det årliga genomsnittspriset för FAME i Europa. Råvaru-/inköpskostnaden utgörs av inrapporterade uppgifter (kostnadspost A, se avsnitt Kostnadsposter). Figur 7 visar att kostnaderna för FAME som har uppgivits i statsstödsrapporteringen under 2018–2024 har utvecklats på ett likartat sätt som det genomsnittliga europeiska priset.

<sup>14</sup> Argus Media, 2025, *FAME -10C CFPP RED ARA range barge fob London close SEK/liter*

<sup>15</sup> Världsbanken, 2025, *Råvarumarknader*, hämtat 2025-02-03 från <https://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets>



Figur 7. Prisutveckling för FAME jämfört med beräknad råvaru-/inköpskostnad för FAME enligt statsstödrapporteringen (STR) under åren 2018–2024<sup>16,17</sup>

## HVO

HVO (Hydrerad Vegetabilisk Olja) är vätebehandlade oljor av biologiskt eller animaliskt ursprung som används för att ersätta dieselbränsle. HVO kan tillsättas som en blandningskomponent i diesel vid låginblandning eller säljas som en ren höginblandad form av biodrivmedel, HVO100. HVO kan produceras av flera olika råvaror så som raps, palmolja, använd matolja och animaliska fetter och brukar delas in i olika priskategorier efter vilken råvara som används. De senaste åren har användningen av HVO producerat från animaliska fetter, (HVO kategori III), ökat på den svenska marknaden och utgjorde 65 procent av levererade mängder under 2023.<sup>18</sup>

Leveranserna av höginblandad HVO ökade betydligt mellan åren 2023 och 2024, se Figur 1 och Tabell 2. Detta samtidigt som reduktionsplikten för bensin och diesel sänktes betydligt under 2024, vilket följaktligen medförde att volymerna av höginblandad HVO ökade.

## Prisutveckling för HVO

Figur 8 visar prisutvecklingen för HVO kategori III under perioden 2021–2024. Priset uppvisar en nedåtgående trend sedan oktober 2022. Prisnedgången berodde initialt på en minskad efterfrågan i Europa (i bland annat Sverige och Finland).<sup>19</sup> Prisnedgången under 2023 berodde också på minskad efterfrågan i Europa.<sup>20</sup>

Under 2024 fluktuerade priset initialt på grund av en ökad efterfrågan genom inblandning i diesel, framför allt på den holländska marknaden. När sommaren närmade sig minskade efterfrågan. En anledning var att köpare väntade på resultatet av en antidumpningsutredning från EU-kommissionen. Utredningen

<sup>16</sup> Argus Media, 2025, *FAME -10C CFPP RED ARA range barge fob London close SEK/liter*

<sup>17</sup> Energimyndigheten, 2025, *Insamling av data till statsstödsrapportering (STR), opublicerad*

<sup>18</sup> Energimyndigheten, 2024, *Drivmedel 2023*, hämtad 2025-02-20 från

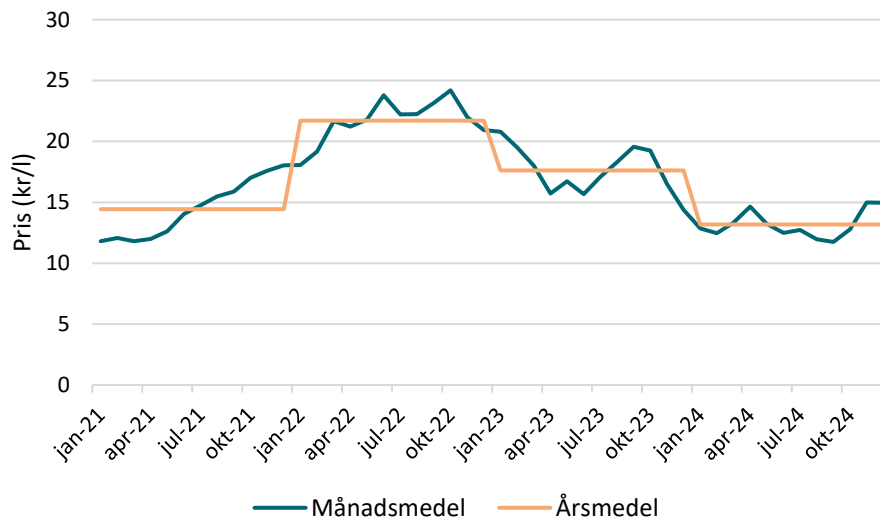
<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiODhlN2IyNmUtMmQ4OC00MzFmLTlkZTEtMWNhZGZhZmFjNzkwLi5kaWw0OGIzLWE5ODYtNDg1MC04M2YyLTO2NTk2NWZmZmNmNmMzIjImMiOjIj9>

<sup>19</sup> Energimyndigheten, 2022, *Årskrönika 2022 Energimarknaderna*

<sup>20</sup> Energimyndigheten, 2023, *Årskrönika 2023 Energimarknaderna*



startade efter att European Biodiesel Board skickat in en klagan till EU om att kinesisk prisdumpning skadar den europeiska biodieselindustrin. I augusti 2024 beslutade EU att införa antidumpningstullar på biodiesel från Kina. Under sensommaren var efterfrågan på HVO fortsatt låg och det fanns ett överskott på marknaden, fram för allt i Tyskland. Aktiviteten på marknaden var låg under hösten, men under fjärde kvartalet ökade efterfrågan, särskilt på vinterkvaliteter av HVO. Liksom för FAME steg priset på HVO i oktober/november som ett resultat av ökad efterfrågan på HVO som kan dubbelräknas i Nederländerna för att klara landets kvotplikt.<sup>21</sup>

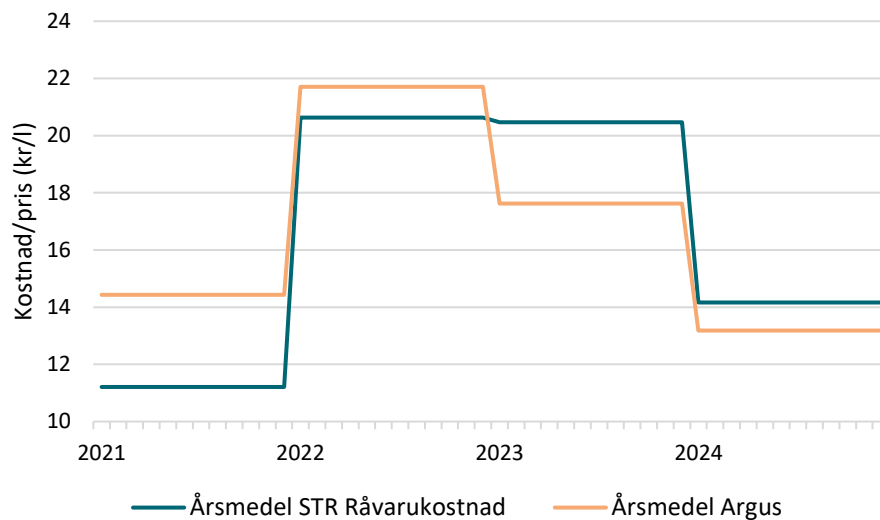


Figur 8. Prisutveckling för HVO, kategori III, under perioden 2021–2024<sup>22</sup>

I Figur 9 jämförs den genomsnittliga råvaru-/inköpskostnaden för HVO beräknad utifrån de uppgifter som samlas in inom ramen för detta uppdrag, här kallat statsstödsrapporteringen (STR), med det årliga genomsnittspriset för HVO i Europa. Råvaru-/inköpskostnaden beskrivs mer i avsnittet Kostnadsposter. Figur 9 visar att de råvaru-/inköpskostnader för HVO som har angivits i statsstödsrapporteringarna 2021–2024 har utvecklats på ett liknande sätt som det genomsnittliga europeiska priset. Dock sjönk inte råvaru-/inköpskostnaden lika mycket som priset på HVO under 2023.

<sup>21</sup> Energimyndigheten, 2024, *Årskrönika 2024 Energimarknaderna*

<sup>22</sup> Argus Media, 2024, *HVO (hydrotreated vegetable oil) fob ARA range (Class III) \$/t average month 1 London close, SEK/litre*



Figur 9. Prisutveckling för HVO jämfört med beräknad råvaru-/inköpskostnad för HVO enligt statsstödrapporteringen (STR) under åren 2021–2024<sup>23,24</sup>

### Prisutvecklingen för råolja, bensin och diesel

För att bedöma om överkompensation av rena och höginblandande biodrivmedel har förekommit under 2024 jämförs kostnaden för biodrivmedlet med marknadspriset för dess fossila motsvarighet. Fossila motsvarigheter utgörs här av fossil bensin eller diesel med låginblandning av biodrivmedel. Således är råoljeprisets utveckling, och prognoser av densamma, intressant då det påverkar referenspriset och överkompensationsberäkningarna.

Prisutvecklingen på råolja jämfört med priset för bensin och diesel vid pump i Sverige visas i Figur 10 nedan. Som väntat följer de tre varandra, även om priset på bensin och diesel inte uppvisar samma toppar och dalar. Priset för bensin och diesel vid pump har minskat under 2024, jämfört med priserna under 2023. Detta sammanfaller med att reduktionsplikten sänktes för båda drivmedlen under 2024.

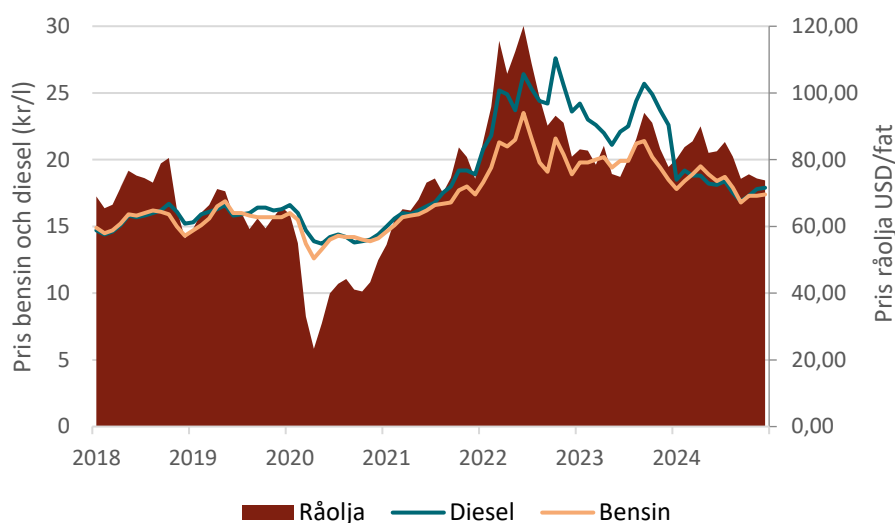
Oljepriset har under året varierat mellan 75 och 85 dollar per fat, men har ibland gått över 90 och under 70 dollar. Variationen beror på två stora krafter som påverkat marknaden i motsatta riktningar:

- Geopolitiska risker, särskilt konflikten i Mellanöstern och Rysslands krig mot Ukraina, har periodvis ökat riskpremien och drivit upp priserna. Nyheter om vapenvilor och avspänningar har dock snabbt sänkt priserna igen.
- En god tillgång på olja och en avtagande efterfrågetillväxt har hållit priserna nere. Den minskade efterfrågetillväxten beror på oro för en svag global ekonomisk utveckling, särskilt i Kina och USA. Under året har fokus alltmer riktats mot Kina där efterfrågan utvecklats sämre än väntat.<sup>25</sup>

<sup>23</sup> Argus Media, 2024, *HVO (hydrotreated vegetable oil) fob ARA range (Class III) \$/t average month 1 London close, SEK/litre*

<sup>24</sup> Energimyndigheten, 2025, *Insamling av data till statsstödrapportering (STR), opublicerad*

<sup>25</sup> Energimyndigheten, 2023, *Årskrönika 2023 Energimarknaderna*



Figur 10. Prisutveckling för råolja (Brent) samt pris vid pump för diesel och bensin på den svenska marknaden, medelvärde per månad, 2018–2024<sup>26,27</sup>

### Prognos för råolja 2025

Enligt IEA:s oljemarknadsrapport<sup>28</sup> för februari bedöms oljemarknadens utbud kunna möta efterfrågan för 2025 trots högre efterfrågan än tidigare förväntat. Ny produktion har tillkommit och mer planeras också tillkomma på marknaden, även om de frivilliga produktionsbegränsningarna från OPEC+ har hållit utbudsnivåerna relativt jämna. IEA spår även fortsättningsvis att tillväxten av efterfrågan främst sker på den kinesiska marknaden, dock med lägre andel av total efterfrågan än tidigare år. OPEC rapporterade<sup>29</sup> i sin tur att de också ser fortsatt starkare efterfrågan för marknaden 2025 och 2026, trots möjlig påverkan på den globala ekonomin från införandet av tullar. OPEC bedömer i nuläget inte att tullar får någon betydande påverkan på de globala oljemarknadsfundamenten under året, men att det introducerar mer osäkerhet på marknaden.

### Förutsättningar för överkompensationsberäkningen

I den här rapporten jämförs produktions-/inköpskostnaden för ett biodrivmedel med marknadspriset på det fossila drivmedel med låginblandning av biodrivmedel som det ersätter. Nedan görs en beskrivning av de kostnadsposter som ingår i överkompensationsberäkningarna.

#### **Kostnadsposter**

Produktions-/inköpskostnaden för ett biodrivmedel utgörs i denna beräkning av ett antal kostnadsposter beskrivna i A-H nedan. För beräkningen av överkompensation tillkommer också skatt på referenspriset, (post I), samt en justering för energiinnehåll vilket beskrivs i post J.

<sup>26</sup> Världsbanken, 2025, *Råvarumarknader*, hämtat 2025-02-03 från <https://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets>

<sup>27</sup> Drivkraft Sverige, 2018–2025, *Priser*, hämtat 2025-02-03 från <https://drivkraftsverige.se/fakta-statistik/priser/>

<sup>28</sup> IEA, 2025, *Oil Market Report – February 2025*

<sup>29</sup> Reuters, 2025, *OPEC sticks to 2025, 2026 global oil demand growth forecasts*, [OPEC sticks to 2025, 2026 global oil demand growth forecasts](https://www.reuters.com/markets/commodities/opec-sticks-to-2025-2026-global-oil-demand-growth-forecasts-2025-02-03/) | Reuters

**A. Råvarukostnad:** Uppgifter om inköpspris för köpt etanol, HVO eller FAME alternativt råvarupris 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 den totala kostnaden för biodrivmedlet ska bli jämförbar med den totala kostnaden för dess fossila motsvarighet 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:** Eventuella intäkter från försäljning av biprodukter som uppkommer vid produktionen av biodrivmedlet, inkluderad i kostnadspost D av sekretesskäl.

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

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

**I. Skatt:** Energi- och koldioxidskatt för fossila motsvarigheter. Moms ingår ej i denna post, och är exkluderad för hela överkompensationsberäkningen.

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

### **Hantering av data**

Datainsamlingen är förknippad med stora osäkerheter eftersom kostnader kan skilja sig åt mellan företag, variera över tid samt då det inte finns någon verifiering av tredje part av inlämnade uppgifter. Energimyndigheten har granskat uppgifterna genom att kontrollera om uppgifter från en aktör sticker ut från övriga uppgifter samt utfört stickprov för att jämföra mot tidigare år.

Datainsamlingen från aktörer behandlas med sekretess för affärs- och driftförhållanden. Den data som publiceras är därför aggregerad för att inte kunna härledas till en enskild aktör. När för få aktörer har rapporterat data utesluts även aggregerade data i rapporten. Den data som redovisas är ett viktat genomsnitt och inkluderar alla företag som har gjort skatteavdrag för ett visst drivmedel. Detta beräkningssätt visar således huruvida överkompensation föreligger på en aggregerad nivå eller inte.

### **Justering för energiinnehåll**

För att få en rättvisande 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 räknas ut 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 energiinnehållet presenteras i Tabell 3 nedan.

Tabell 3. Värmevärden för drivmedel<sup>30</sup>

Bränsle	Värmevärde [MJ/l]	Värmevärde [MWh/m <sup>3</sup> ]
Bensin	32,2	8,9
Diesel	35,3	9,8
E85	23,3	6,5
FAME	33,0	9,2
HVO	34,0	9,4
ED95	21,2	5,9

### Referenspriser

I överkompensationsberäkningarna har referenspriset en stor betydelse. Etanol i E85 jämförs med priset på bensin med låginblandning av etanol, medan FAME, HVO samt etanol i ED95 jämförs med diesel med låginblandning av biodiesel (i enlighet med statsstödsärende SA.102347 avsnitt 2.4). I beräkningarna till och med år 2022 användes referenspriser för ren fossil bensin respektive diesel.

Energimyndigheten har ingen möjlighet att begära in separata uppgifter från aktörer om referenspriser utan utgår i stället från olika publicerade källor.

Referenspriserna som används i beräkningarna för 2024 presenteras i Tabell 4.

Tabell 4. Referenspriser för bensin och diesel med låginblandning av biodrivmedel under 2024

Drivmedel	Vinstmarginal <sup>31,32</sup> (kr/l)	Produktkostnad <sup>33</sup> (kr/l)	Skatt <sup>34</sup> (kr/l)	Försäljningspris exkl. moms (kr/l)
Bensin	1,85	6,86	5,71	14,41
Diesel	1,24	8,98	4,19	14,41

Energimyndigheten har inga aktuella vinstmarginaler tillgängliga och dessa har därför beräknats baserat på tidigare kända vinstmarginaler, vilka har räknats upp med förändringen av KPI.<sup>35</sup> Produktionskostnaden för bensin och diesel baseras på EU-kommissionens sammanställning av konsumentpriser (exklusive skatter

<sup>30</sup> Energimyndigheten, 2025, *Värmevärden och densiteter*, hämtat 2025-02-03 från

<https://www.energimyndigheten.se/statistik/ovrig-energistatistik/varmevarden-och-densiteter/>

<sup>31</sup> Drivkraft Sverige, 2018, *Priser*, (bruttomarginal för bensin) hämtad 2025-02-03 från

<https://drivkraftsverige.se/fakta-statistik/priser/>

<sup>32</sup> Konkurrensverket, 2014, *Analys av konkurrens effekter av företagsförvärv på detaljhandelsmarknaden för drivmedel i Sverige* (Uppdragsforskningsrapport 2014:1). (Bruttomarginal för diesel).

<sup>33</sup> EU-Kommissionen, *Weekly Oil Bulletin*, Price developments 2005 onwards, hämtat 2025-02-03 från

[https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin\\_en#price-developments](https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en#price-developments)

<sup>34</sup> Skatteverket, 2025, *Skattesatser för tidigare år*, hämtat 2025-02-03 från

<https://skatteverket.se/foretag/skatteochavdrag/punktskatter/energiskatter/skattpabransle.4.15532c7b1442f256bae5e56.html>

<sup>35</sup> Statistiska Central Byrån, 2025, *Inflationstakten enligt KPI*, hämtad 2025-02-03 från

<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/priser-och-konsumtion/konsumentprisindex/konsumentprisindex-kpi/pong/tabell-och-diagram/konsumentprisindex-kpi/inflationstakten-enligt-kpi/>

och moms) med avdrag för vinstmarginalen. Då det är moms både på biodrivmedlet och dess fossila motsvarighet exkluderas moms för dem båda i överkompensationsberäkningarna. Energi- och koldioxidskatt inkluderas däremot i referenspriset.

## Resultat

I tabellerna nedan redovisas överkompensationsberäkningarna för E85, ED95, HVO100 (HVO) och FAME. Beräkningen utgår från de siffror som rapporterats in till Energimyndigheten och omfattar de direkta kostnader som företagen har. Samtliga kostnader beräknas som ett volymvägt genomsnitt mellan angivna produktions-, import- och inköpskostnader.

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

Nedan redovisas också företagens bedömning för kostnadsutvecklingen under 2025. Dessa bedömningar ska tolkas med stor försiktighet. Hur produktionskostnad för biodrivmedel och referenspriser utvecklas framgent beror på en mängd olika faktorer, däribland utvecklingen av priset på råvaror för biodrivmedel samt priset på råolja. IEA:s senaste oljemarknadsrapport redogör för i avsnittet Prisutvecklingen för råolja, bensin och diesel. Enligt denna prognos bedöms utbudet av råolja att kunna möta den ökade efterfrågan under 2025. Det finns dock viss risk att införandet av tullar introducerar mer osäkerhet på marknaden. Vad detta kommer att betyda för priserna på olja återstår att se.

## E85

Överkompensationsberäkningen för E85, som redovisas i Tabell 5 nedan, visar att produktionskostnaden för E85 var högre än referenspriset för låginblandad bensin under 2024. Detta innebär att risken för överkompensation för E85 under 2024 bedöms vara låg.

Tabell 5. Överkompensationsberäkning för E85 år 2024

Kostnadspost	Kostnad (kr/l)
A. Råvarukostnad	9,13
B. Arbetskraftskostnad	0,13
C. Kapitalkostnad	0,09
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	2,23
E. Transportkostnad	0,15
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	11,73
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	11,73
J. Justering för energiinnehåll	16,19
K. Referenspris för bensin	14,41
L. <b>Skillnad mellan produktionskostnad för biodrivmedel och referenspris (J-K)</b>	<b>1,78</b>

Marginalen för överkompensation beräknas uppgå till 1,78 kronor per liter. Det är en något högre marginal jämfört med bedömningen avseende år 2023, (1,48 kronor per liter), vilket indikerar att risken för överkompensation är oförändrad

eller något mindre jämfört med år 2023. Både produktionskostnaden för E85 och referenspriset för bensin med låginblandning är lägre under 2024 jämfört med 2023.

Företagens bedömning är att produktionskostnaden för E85 kan minska något under 2025 jämfört med 2024. Bedömningsdelen ska tolkas med stor försiktighet.

### **ED95**

Kostnaderna för etanol till ED95 kan inte visas av sekretesskäl.

Energimyndigheten bedömer, utifrån inrapporterade data och ovan beskriva beräkningsmetod, att risken för överkompensation för ED95 är låg under år 2024.

### **FAME**

Överkompensationsberäkningen för FAME presenteras i Tabell 6 nedan.

Beräkningen visar att FAME hade en produktionskostnad som var högre än referenspriset för låginblandad diesel under 2024, vilket indikerar att risken för överkompensation är låg för 2024.

Tabell 6 Överkompensationsberäkning för FAME år 2024

<b>Kostnadspost</b>	<b>Kostnad (kr/l)</b>
A. Råvarukostnad	12,41
B. Arbetskraftskostnad	0,15
C. Kapitalkostnad	0,09
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,45
E. Transportkostnader	0,31
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	14,41
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	14,41
J. Justering för energiinnehåll	15,40
K. Referenspris för diesel	14,41
L. <b>Skillnad produktionskostnad för biodrivmedel och referenspris (J-K)</b>	<b>0,98</b>

Marginalen för överkompensation för FAME (0,98) är dock mindre än marginalen för de andra biodrivmedlen som behandlas i denna rapport. Under 2023 var marginalen för FAME negativ (-2,95), vilket innebar att risk för överkompensation förelåg under 2023. Vår bedömning är att resultatet för 2023 berodde på bytet av källa för referenspriset (från helt fossil diesel till låginblandad diesel) som medförde ett högre referenspris, samt på relativt höga råoljepriser (se Figur 10) i kombination med låga råvarupriser för FAME. Jämfört med 2023 är referenspriset för låginblandad diesel lägre under 2024, vilket kan ses i Figur 10, medan produktionskostnaden för FAME i princip är oförändrad.

Företagens bedömning är att produktionskostnaden för FAME kan minska något under 2025, jämfört med 2024. Bedömningsdelen ska tolkas med stor försiktighet.

## HVO

Resultatet av överkompensationsberäkningen för HVO presenteras i Tabell 7. Beräkningen visar att HVO hade en produktionskostnad som var högre än referenspriset för låginblandad diesel under 2024, vilket innebär att risken för överkompensation bedöms vara låg för helåret 2024.

Tabell 7. Överkompensationsberäkning för HVO år 2024

Kostnadspost	Kostnad (kr/l)
A. Råvarukostnad	14,17
B. Arbetskraftskostnad	0,12
C. Kapitalkostnad	0,07
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,56
E. Transportkostnad	0,15
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	16,06
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	16,06
J. Justering för energiinnehåll	16,67
K. Referenspris för diesel	14,41
L. <b>Skillnad mellan produktionskostnad för biodrivmedel och referenspris (J-K)</b>	<b>2,26</b>

Marginalen för överkompensation beräknas uppgå till 2,26 kronor per liter för HVO, vilket är en lägre marginal jämfört med bedömningen för år 2023 (4,35 kronor per liter). Detta indikerar att risken för överkompensation har ökat något jämfört med år 2023. Den stora skillnaden mellan åren är att råvarukostnaden för HVO har minskat under 2024 jämfört med 2023, (med cirka 6 kronor), samtidigt som referenspriset för låginblandad diesel också minskade (med cirka 4 kronor).

Företagens bedömning är att kostnaderna för HVO är oförändrade under 2025. Bedömningen ska tolkas med stor försiktighet.