

# Specialstudier

December 2025



Priseffekten av den förändrade  
reduktionsplikten 2025





## Specialstudie

# Priseffekten av den förändrade reduktionsplikten 2025

**Konjunkturinstitutet (KI)** är en statlig myndighet under Finansdepartementet. KI gör prognoser som används som beslutsunderlag för den ekonomiska politiken i Sverige. Konjunkturinstitutet analyserar också den ekonomiska utvecklingen samt bedriver tillämpad forskning inom nationalekonomi.

I Konjunkturbarometern publiceras varje månad statistik över företagens och hushållens syn på den ekonomiska utvecklingen. Undersökningar liknande Konjunkturbarometern görs i alla EU-länder.

Rapporten **Konjunkturläget** är främst en prognos för svensk och internationell ekonomi, men innehåller också djupare analyser av aktuella makroekonomiska frågor. Konjunkturläget publiceras fyra gånger per år. **The Swedish Economy** är den engelska översättningen av delar av rapporten.

I **Lönebildningsrapporten** analyseras de samhällsekonomiska förutsättningarna för lönebildningen.

**Hållbarhetsrapporten** analyserar den långsiktiga hållbarheten i de offentliga finanserna.

Den årliga rapporten **Miljö, ekonomi och politik** är en översyn och analys av miljöpolitiken ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

KI publicerar också resultat av utredningar, uppdrag och forskning i serierna **Specialstudier**, **KI-kommentarer**, **Working paper**, **PM** och som **remissvar**.

Du kan ladda ner samtliga rapporter från [www.konj.se](http://www.konj.se). Den senaste statistiken och prognoserna hittar du under [www.konj.se/statistik](http://www.konj.se/statistik).

# Förord

Regeringen har gett Konjunkturinstitutet i uppdrag att analysera drivmedelspriser, se Konjunkturinstitutets regleringsbrev för 2025, dnr Fi2025/01750. Enligt uppdraget ska Konjunkturinstitutet bland annat analysera prisseffekterna av den höjda svenska reduktionsplikten som trädde i kraft 1 juli 2025. Resultatet ska redovisas till regeringen senast den 12 december 2025. Rapporten utgör redovisningen av detta uppdrag.

I rapporten analyseras effekten av den höjda reduktionsplikten på diesel- och bensinpriset. Rapporten inkluderar även en jämförelse mellan drivmedelspriserna i Sverige, Danmark, Finland, Tyskland och EU-27 före och efter höjningen av reduktionsplikten.

Specialstudien är författad av Laszlo Sajtos.

Stockholm i december 2025

Albin Kainelainen  
Generaldirektör

# Innehåll

|                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------|----|
| Sammanfattning .....                                           | 5  |
| 1    Introduktion .....                                        | 6  |
| 2    Förändring i reduktionsplikt och beskattning.....         | 6  |
| 3    Prisjämförelse mellan länder.....                         | 8  |
| 4    Effekter av höjningen av reduktionsplikten.....           | 12 |
| 4.1    Teoretisk analys - upplägg .....                        | 12 |
| 4.2    Beräkning av priseffekter.....                          | 16 |
| 4.3    Empirisk analys: priseffekt av regelförändringarna..... | 18 |
| 5    Sammanfattande diskussion.....                            | 24 |
| Referenser .....                                               | 27 |
| Bilaga A Härledning: reduktionspliktens priseffekt .....       | 29 |
| Bilaga B Beräknad priseffekt av reduktionsplikten .....        | 35 |
| Bilaga C Ekonometrisk skattningar .....                        | 40 |
| Bilaga D Resultatens robusthet .....                           | 42 |

# Sammanfattning

Den 1 juli 2025 höjdes den svenska reduktionsplikten från 6 till 10 procent både för diesel och bensin. Det blev också möjligt för drivmedelsbolagen att uppfylla reduktionsplikten genom att förvärva utsläppsminskningar som uppnåts via leverans av fossilfri el från publika laddstationer. Vid samma tillfälle justerades även skatten på drivmedlen för att kompensera för priseteffekten av den förändrade reduktionsplikten. Syftet med den nya utformningen av reduktionsplikten är att bidra till att Sverige uppfyller sina åtaganden enligt ansvarsfördelningsförordningen (ESR) till 2030, samtidigt som styrmedlet blir mer teknikneutralt genom att det breddas till att även främja elektrifieringen av transportsektorn.

I denna rapport jämförs drivmedelspriserna i Sverige, Danmark, Finland, Tyskland och EU som helhet tre månader före och efter policyförändringarna i Sverige den 1 juli 2025. Dieselpriiset exklusive skatt före och efter regeländringarna var lägre än i Danmark men något högre än i Tyskland och över genomsnittet inom EU27. Dieselpriiset inklusive skatter i Sverige ligger under både grannländernas nivåer och genomsnittet inom EU27 både före och efter policyförändringarna. Det svenska bensinpriset exklusive och inklusive skatter uppvisar ett liknande mönster som diesel. Sammantaget pekar jämförelserna på att de svenska drivmedelspriserna vid pump är lägre än i våra grannländer under den studerade perioden.

Utöver prisjämförelsen mellan länder studeras effekten av höjningen av reduktionsplikten och skatteförändringar den 1 juli 2025 på de svenska drivmedelspriserna. I analysen tillämpas både en teoretisk och en empirisk ansats för att få en fördjupad förståelse av hur inblandning och elkrediter kan påverka drivmedelspriserna.

Den teoretiska modellen visar på två motverkande effekter. Den skärpta reduktionsplikten innebär att en större andel biodrivmedel behöver blandas in, vilket har en prishöjande effekt. Emellertid innebär möjligheten att använda elkrediter att prishöjningen dämpas jämfört med om reduktionsplikten enbart hade uppfyllts genom inblandning av biodrivmedel. Våra beräkningar indikerar att elkrediter i dagsläget kan minska inblandning av biodrivmedel med ca 0,1 procentenheter för diesel och 0,2 procentenheter för bensin jämfört med om plikten enbart uppfylls med hjälp av inblandning av biodrivmedel. Resultaten visar även att användningen av elkrediter kan dämpa prisökningen till följd av högre inblandning av biodrivmedel med upp till 1,3 öre per liter, vilket motsvarar ca 2,9 procent av den förväntade prisökningen utan elkrediter både för diesel och bensin. Detta innebär att elkrediternas påverkan på pumppriset förväntas vara liten. I stället är det den faktiska inblandningen av biodrivmedel som avgör reduktionspliktens inverkan på drivmedelspriserna.

Den empiriska analysen pekar på att den förändrade reduktionspliktens totala påverkan (inklusive elkrediter) på dieselpriiset vid pump ligger mellan 0,5 och 0,7 kronor per liter. Motsvarande effekt för bensin uppskattas till mellan 0,4 och 0,8 kronor per liter. Den totala effekten av reduktionsplikten och skattelättnaden på dieselpriiset beräknas uppgå till mellan 0,1 och 0,3 kronor per liter. Motsvarande prisspann är cirka 0,1–0,3 kronor per liter för bensin (beaktat både den teoretiska och empiriska skattningen).

# 1 Introduktion

I budgetpropositionen för 2025 aviserade regeringen att reduktionsplikten för bensin och diesel skulle höjas från 6 till 10 procent från och med 1 juli 2025. Det blev också möjligt att uppfylla reduktionsplikten genom att förvärva utsläppsreduktion som uppnått via leverans av fossilfri el från publika laddstationer (Energimyndigheten 2025a).<sup>1</sup> Vid samma tillfälle föreslogs även att koldioxidskatten på drivmedel justeras ned för att kompensera för prisseffekten av den förändrade reduktionsplikten.

Syftet med denna rapport är att analysera vilken effekt policyförändringarna fick på diesel- och bensinpriset vid pump. I rapporten jämförs de svenska prisnivåerna för bensin och diesel med prisnivåerna i ett urval av grannländer och EU-genomsnittet före och efter policyförändringarna den 1 juli 2025. I rapporten analyseras även effekten av policyförändringarna på diesel- och bensinpriset i Sverige.

## 2 Förändring i reduktionsplikt och beskattning

Reduktionsplikten för bensin och diesel infördes 1 juli 2018 och innebär att drivmedelsbolag måste minska de fossila utsläppen genom att blanda in biobränsle i fossila drivmedel. De biodrivmedel som blandas in i diesel är främst HVO (Hydrerad Vegetabilisk Olja) och FAME (Fatty Acid Methyl Esters), medan etanol och bionфта används för inblandning i bensin.<sup>2</sup>

Reduktionsplikterna är formulerade i termer av ett krav på minskade livscykelutsläpp. Därmed avgörs hur stor volymandel biodrivmedel som måste blandas in av biodrivmedlets klimatprestanda. Bättre klimatprestanda innebär lägre livscykelutsläpp och således lägre volyminblandning (Konjunkturinstitutet 2024). För givna antaganden om utsläpp och energiinnehåll hos respektive drivmedelskomponent innebar reduktionspliktsnivån för diesel en volyminblandning på drygt 7,1 procent innan höjningen av reduktionsplikten den 1 juli 2025 och drygt 11,8 procent efter höjningen.<sup>3</sup> Motsvarande volyminblandning för bensin var nästan 9,6 procent innan och drygt 15,7 procent efter den 1 juli 2025 (se tabell 1).

För att underlätta för drivmedelsleverantörer att uppfylla reduktionsplikten kan operatörer av publika laddningsstationer överlåta så kallade elkrediter. En elkredit motsvarar en utsläppsminskning (uttryckt som kilogram(kg) koldioxidekvivalenter, CO<sub>2</sub>e) som uppstår genom leverans av fossilfri el vid publika laddstationer (Energimyndigheten 2025a).

---

<sup>1</sup> Det är även möjligt att uppfylla reduktionsplikten genom att köpa överskott av utsläppsreduktion från en annan drivmedelsleverantör med reduktionsplikt som har överträffat sina krav. Denna möjlighet har funnits sedan 2021 (SFS 2021:747) men det är osäkert i vilken utsträckning företagen utnyttjar möjligheten. Därför har vi valt att inte inkludera en analys av detta i denna rapport.

<sup>2</sup> Även så kallad biobensin kan blandas in, men dess andel är vanligtvis mycket liten. Exempelvis uppgick den 2024 till ca 0,1 procent (SCB 2025).

<sup>3</sup> Uppgifterna om utsläpp och energiinnehåll för bio- och fossila komponenter baseras på de värden som omfattas av reduktionsplikten och som drivmedelsbolagen rapporterar till Energimyndigheten varje år. I räkneexemplet för 2025 antas att bolagen använder samma komponenttyper – med oförändrade värmevärden och utsläppsdata – som rapporterades för 2024. I praktiken kan dock andra komponenter med avvikande nyckeltal användas, vilket innebär att de faktiska resultaten kan skilja sig från det som står i rapporten.

### Faktaruta 1: Elkrediter

Elkrediter utfärdas när operatörer av publika laddningsstationer säljer fossilfri el. Mängden elkrediter som utfärdas baseras på den volym el som operatören debiterat användarna vid laddstationen (Energimyndigheten 2025a). En operatör av en publik laddningsstation definieras som den aktör som ansvarar för förvaltning och drift av en station med en eller flera laddningspunkter och som tillhandahåller laddningstjänster till slutanvändare. Definitionen omfattar även aktörer som tillhandahåller sådana tjänster på uppdrag av andra mobilitetstjänsteleverantörer (Energimyndigheten 2025a).

Rätten till elkrediter tillfaller den aktör som ansvarar för drift och förvaltning av laddningsstationen. I vissa fall är det drivmedelsleverantören som också är laddstationsoperatör. Exempelvis samarbetar OKQ8 med Skelleftekraft, medan Preem i stor utsträckning har ReCharges laddare vid sina stationer. Ersättningen vid överlåtelse av elkrediter är inte reglerad i lagen.

Elkrediter kan användas direkt av laddstationsoperatören för att uppfylla reduktionsplikten eller säljas vidare till drivmedelsleverantörer som behöver dem. Den beräknade utsläppsminskningen kan tolkas som undvikna utsläpp, det vill säga de utsläpp som skulle ha genererats om motsvarande mängd energi i stället hade levererats som fossilt drivmedel. Den nya utformningen av reduktionsplikten syftar till att bidra till att Sverige uppfyller sina åtaganden enligt ansvarsfördelningsförordningen (ESR) till 2030, samtidigt som styrmedlet blir mer teknikneutralt och främjar elektrifieringen av transportsektorn (Prop. 2024/25:1).

I Tabell 1 sammanställs de reduktionspliktsnivåer och motsvarande volyminblandningar som har gällt mellan åren 2018 och 2025. Från tabellen kan det konstateras att sedan reduktionsplikten infördes har reduktionspliktsnivån först höjts vid fyra tillfällen, därefter sänkts kraftigt (framför allt på diesel) och nu höjts igen.

Samtidigt som reduktionsplikten höjdes i juli 2025 sänktes koldioxidskatten på bensin och diesel (miljöklass 1) med 32 öre per liter (från 5,11 till 4,79 kronor per liter för bensin och från 4,28 till 3,96 kronor per liter för diesel).<sup>4</sup> Eftersom standardbensinen E10 högst får innehålla 10 volymprocent biodrivmedel behöver drivmedelsbolagen antingen nyttja upparbetat eget överskott, köpa överskott från dieselaktörer eller blanda in så kallad biobensin för att klara reduktionsplikten för bensin (Konjunkturinstitutet 2023a). Biobensin har liknande kemisk sammansättning som fossil bensin och kan blandas in i högre grad än etanol men den tillverkas idag i relativt små volymer (Konjunkturinstitutet 2023a). Med den nya utformningen av reduktionsplikten har bolagen även möjlighet att köpa elkrediter.

---

<sup>4</sup> <https://www.skatteverket.se/foretag/skatterochavdrag/punktskatter/energiskatter/skatt-pabransle.4.15532c7b1442f256bae5e56.html>.

**Tabell 1 Reduktionsplikten och beräknad volyminblandning**

Procent

|      | Bensin          |             | Diesel          |             |
|------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|
|      | Reduktionsplikt | Inblandning | Reduktionsplikt | Inblandning |
| 2018 | 2,6             | 4,8         | 19,3            | 22,9        |
| 2019 | 2,6             | 4,8         | 20,0            | 23,4        |
| 2020 | 4,2             | 7,2         | 21,0            | 24,7        |
| 2021 | 6,0             | 9,6         | 26,0            | 29,7        |
| 2022 | 7,8             | 11,9        | 30,5            | 34,3        |
| 2023 | 7,8             | 11,9        | 30,5            | 34,3        |
| 2024 | 6,0             | 9,3         | 6,0             | 7,5         |
| 2025 | 10,0            | 15,7        | 10,0            | 11,8        |

Anm. Hänsyn har tagits till energiinnehåll, livscykelutsläpp för biodrivmedel med antaganden från Energimyndigheten (2019, 2020, 2021, 2022 och 2023) och inblandningen av biokomponenter 2024.

Källor: Energimyndigheten, SCB, Riksdagen samt Konjunkturinstitutets egna antaganden och beräkningar.

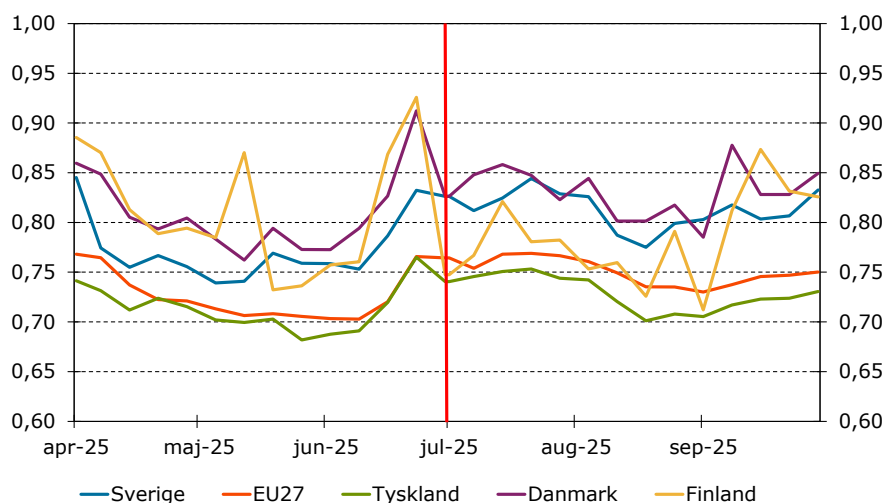
### 3 Prisjämförelse mellan länder

I diagrammen nedan jämförs diesel- och bensinpriserna i Sverige med motsvarande priser i Danmark, Tyskland, Finland samt med genomsnittet för EU-länderna (EU27). Priserna redovisas inklusive och exklusive energi- och koldioxidskatter samt mervärdesskatt. Prisuppgifterna är främst hämtade från Weekly Oil Bulletin och omfattar perioden från 31 mars 2025 till 29 september 2025. Bensinpriserna i Danmark har inhämtats från Circle K Danmark eftersom bensinpriserna för Danmark som rapporterades i Weekly Oil Bulletin visade sig vara felaktiga. För en internationell jämförelse av drivmedelsprisernas under en längre tidsperiod se Konjunkturinstitutet (2023b).

Dieselpreiserna utan och med skatt beskrivs i diagram 1 och diagram 2. Diagram 1 visar att det svenska dieselpriSET exklusive skatt före regeländringarna låg lägre än motsvarande pris i Danmark men något högre än priset i Tyskland och över genomsnittet för EU27. Sedan den 1 juli har det svenska priset legat mer i linje med prisnivån i Danmark. Dieselpreiserna i Sverige och grannländerna steg under juni, sannolikt till följd av kriget mellan Israel och Iran samt den ökade oron för minskad oljeproduktion, men sjönk därefter under sommaren. Det finska priset har varit mer volatilt än övriga priser under perioden.

**Diagram 1 Dieselpreis exklusive skatt**

Euro per liter



Anm. Det röda vertikala strecket markerar höjningen 1 juli 2025.

Källa: Weekly Oil Bulletin.

Någon tydlig prisförändring med direkt koppling till reduktionsplikten kan inte utläsas. Detta är inte oväntat eftersom höjningen av reduktionsplikten varit relativt liten samtidigt som marknaden för HVO har vuxit kraftigt under de senaste åren genom ett ökat globalt utbud (IVL 2024). Därmed förväntas prisförändringen på HVO och dess effekt på dieselpriiset till följd av reduktionsplikten vara begränsad.

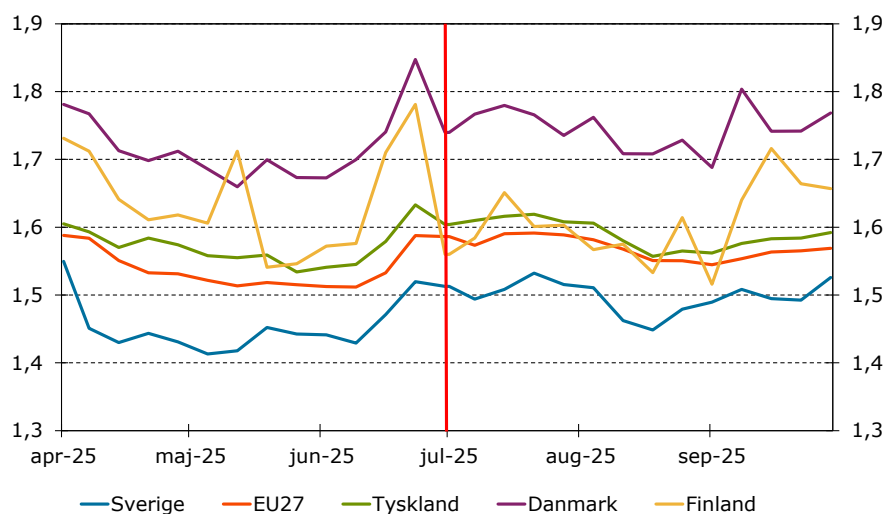
Prisutvecklingen för diesel inklusive skatt följer i stort sett samma mönster som priset exklusive skatt (se diagram 2). Skillnaden är dock att prisnivån i Sverige ligger under både grannländernas nivåer och EU27-genomsnittet. Detta indikerar att beskattningen av diesel i Sverige är relativt låg, vilket resulterar i det lägsta pumppriset jämfört med de andra länderna i analysen.<sup>5</sup> Skillnaden mellan dieselpriiset i Danmark (som hade det högsta priset under perioden) och Sverige kan förklaras av skillnader i drivmedelsbeskattningen.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Priset är dock vanligtvis högre än i öst- och centraleuropeiska länder såsom Rumänien, Tjeckien och Polen. Under perioden var dieselpriiser vid pump lägst i Bulgarien och Malta.

<sup>6</sup> Den 29 september 2025 uppgick prisskillnaden till 0,24 euro (ungefär 2,65 svenska kronor) per liter. Enligt Drivkraft Danmark uppgick energi- och koldioxidskatten på diesel till 4,22 danska (ca 6,25 svenska) kronor per liter. Vid samma tidpunkt var motsvarande skatt i Sverige 3,96 kronor per liter. Skillnaden på 2,29 kronor per liter motsvarar ca 2,86 svenska kronor per liter inklusive moms.

**Diagram 2 Dieselpreis inklusive skatt**

Euro per liter



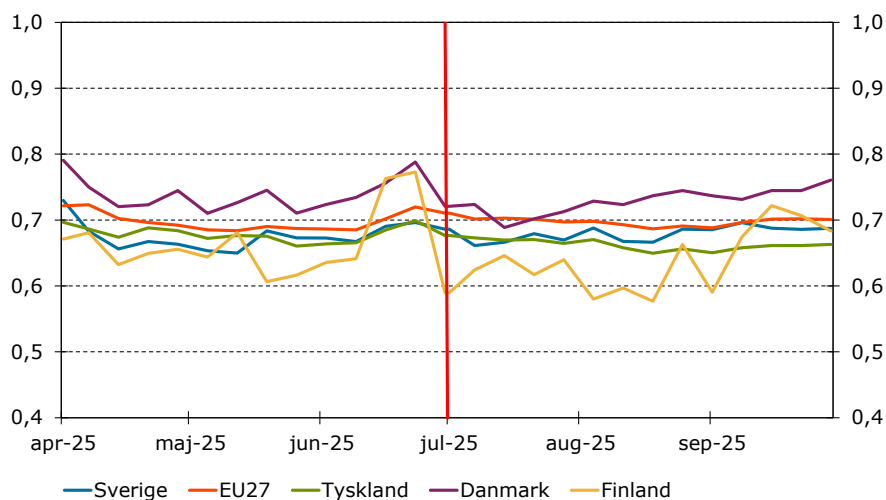
Anm. Det röda vertikala strecket markerar höjningen 1 juli 2025.

Källa: Weekly Oil Bulletin.

Bensinpriset utan och med skatt illustreras i diagram 3 och diagram 4.

**Diagram 3 Bensinpris exklusive skatt**

Euro per liter



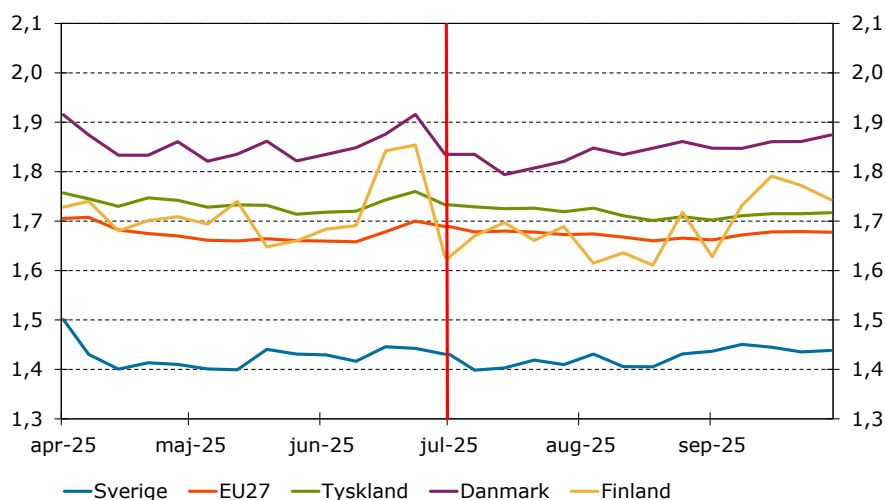
Anm. Det röda vertikala strecket markerar höjningen 1 juli 2025.

Källor: Weekly Oil Bulletin och Circle K i Danmark.

Det svenska bensinpriset exklusive skatt (se diagram 3) har legat lägre än prisnivån i Danmark men ungefär i linje med nivåerna i Tyskland och genomsnittet för EU under hela den studerade perioden. Det finska priset har varit mer volatilt än priset i övriga länder. Den svenska reduktionspliktsnivån för bensin förändrades relativt lite den 1 juli. I linje med detta går det inte att urskilja någon nämnvärd effekt på priset exklusive skatt vid detta tillfälle.

**Diagram 4 Bensinpris inklusive skatt**

Euro per liter



Anm. Det röda vertikala strecket markerar höjningen 1 juli 2025.

Källor: Weekly Oil Bulletin och Circle K i Danmark.

Det svenska bensinpriset inklusive skatt (se diagram 4) har under hela den studerade perioden legat under jämförelseländernas priser inklusive EU-genomsnittet.<sup>7</sup> I samband med sänkningen av skatten på bensin den 1 juli syns även en tydlig minskning av det svenska priset inklusive skatt. Eftersom bensinpriserna även sjönk i andra länder under juli går det dock inte att entydigt koppla prisfallet till reduktionsplikten.

Sammantaget pekar ovanstående jämförelser på det att de svenska drivmedelspriserna vid pump är lägre än i våra grannländer.

<sup>7</sup> Skillnaden mellan Sverige och Danmark kan förklaras av att energi- och koldioxidskatten på bensin är högre i Danmark än i Sverige, och att även produktpriserna (priset exklusive skatter) är något högre i Danmark.

## 4 Effekter av höjningen av reduktionsplikten

I följande kapitel diskuteras reduktionspliktens effekter på drivmedelspriser. Analysen genomförs både teoretiskt och empiriskt med hjälp av data från ett drivmedelsbolag. Den principiella analysen ger en fördjupad förståelse av hur en ökad inblandning av biodrivmedel och möjligheten att köpa elkrediter kan påverka drivmedelspriserna. I den empiriska analysen skattas den totala prisseffekten av den förändrade reduktionsplikten. Denna skattning jämförs med resultaten från den teoretiska analysen för att identifiera avvikande eller osannolika resultat. För närvarande är det dock inte möjligt att empiriskt skatta den separata prisseffekten av elkrediter, eftersom det saknas underliggande data.

### 4.1 Teoretisk analys - upplägg

Som tidigare nämnts har från och med 1 juli 2025 nya regler införts som, utöver en höjning av reduktionsplikten och en skattesänkning på drivmedel, gör det möjligt att använda elkrediter från publika laddningsstationer för att uppfylla reduktionsplikten för bensin och diesel. Drivmedelsleverantörer kan således uppfylla kravet både genom inblandning av biodrivmedel och genom att tillgodoräkna sig elkrediter.

Energimyndigheten (2025b) bedömer att handel med elkrediter kan generera intäkter på upp till 100 miljoner kronor under 2025.<sup>8</sup> Detta tyder på att priset på elkrediter kan ha en icke försumbar effekt på drivmedelspriserna.<sup>9</sup>

Pumppriset på drivmedel återspeglar kostnaden för både fossila och biobaserade komponenter samt kostnaden för elkrediter. Under antagandet om fungerande konkurrens på den svenska drivmedelsmarknaden kan pumppriset därmed uttryckas som:

$$P = (\sum_i \beta_{v,i} \delta_{b,i} V_{b,i} P_{b,i} + (1 - \beta_v) P_f + P_e \cdot \kappa_v + s) \cdot (1 + moms)$$

där  $\beta_v$  anger den volymandel av biogena komponenter som gör att drivmedelsbolagen precis uppnår reduktionspliktsnivån vid en given tidpunkt (för en beskrivning av hur volymandelen kan beräknas se bilaga A).  $\beta_{v,i}$  anger motsvarande volymandel för biodrivmedel  $i$ .  $P_{b,i}$  och  $P_f$  är företagets styckkostnad för biogena respektive fossila komponenter och  $s$  är energi- och koldioxidskatter (punktskatter) på drivmedel.  $\delta_{b,i}$  anger andelen av den totala volymen biodrivmedel ( $V_b$ ) som utgörs av biodrivmedel  $i$ .  $V_{b,i}$  anger den totalt inblandad volym biodrivmedel  $i$ .

Eftersom drivmedelsbolagen själva beslutar hur mycket biodrivmedel de blandar i de fossila drivmedlen, påverkar detta även hur många elkrediter de behöver köpa. Detta fångas i termen  $\kappa_v$ , som anger antalet elkrediter som måste köpas per liter levererat

---

<sup>8</sup> Energimyndigheten har, enligt skriftlig kommunikation, uppskattat priset på elkrediter till mellan 0,8 och 2,5 kronor per kilogram utsläppsreduktion, med ett genomsnitt på 1,5 kronor. I beräkningarna antas att 8,3 procent av all el som används i vägtransporter är berättigad till elkrediter. Denna andel baseras på Energimyndighetens beräkningar som visar att 8,3 procent av samtliga laddningar av elbilar under 2024 utgjordes av publika laddningar – en fördelning som antas gälla även för 2025. Energimyndigheten förutsätter dessutom att hela denna mängd el säljs som elkrediter till drivmedelsleverantörerna.

<sup>9</sup> Som diskuterades i kapitel 2 innebär det högre inblandningskravet för bensin att drivmedelsbolagen antingen behöver nyttja upparbetat eget överskott, köpa överskott från dieselaktörer eller blanda in så kallad biobensin för att klara reduktionsplikten för bensin. Det är dock oklart exakt hur drivmedelsbolagen gör detta i praktiken. Därför bortser vi från den aspekten i modelleringen av reduktionspliktens effekt på drivmedelspriserna.

drivmedel för att uppfylla reduktionsplikten. Eftersom  $P_e$  står för priset på elkrediter och mätts i kronor per koldioxidekvivalenter ( $\text{CO}_2\text{e}$ ), motsvarar produkten  $P_e \cdot \kappa_v$  kostnaden för att köpa elkrediter per liter drivmedel (SEK/liter). På grund av brist på data antas samma pris på elkrediter för samtliga drivmedelsbolag.<sup>10</sup>

Eftersom  $V_{b,i} = \delta_{b,i} V_b$ , kan inblandning av biodrivmedel  $i$  uttryckas som  $\beta_{v,i} = \frac{\delta_{b,i} V_b}{V_f + V_b} = \delta_{b,i} \cdot \beta_v$  där  $V_f$  är mängd fossil komponent i liter. Detta innebär att prisuttrycket som presenterades ovan kan formuleras som:

$$P = (\beta_v \sum_i \delta_{b,i} P_{b,i} + (1 - \beta_v) P_f + P_e \cdot \kappa_v + s) \cdot (1 + \text{moms}) \quad [1]$$

För att fånga effekten av den förändrade reduktionsplikten kan vi beräkna priset på drivmedel baserat på olika antaganden om inblandning av biodrivmedel och priset på elkrediter. I avsaknad av faktiska priser på fossila och biogena komponenter samt priset på elkrediter uppskattas den totala priseffekten genom en direkt jämförelse mellan drivmedelspriserna före och efter ändringen av reduktionsplikten. Bilaga A innehåller en mer detaljerad genomgång av de olika faktorer som påverkar drivmedelspriserna.

Vi skiljer mellan tre olika prisnivåer för att tydligare särskilja effekten av en högre inblandning och elkrediter på pumppriser:

- 1) **Pris innan ökad inblandning** – motsvarande inblandningsnivån före höjningen av reduktionsplikten (6 procent) och införandet av elkrediter. Priset kan uttryckas som

$$P = (\beta_v \sum_i \delta_{b,i} P_{b,i} + (1 - \beta_v) P_f + s) \cdot (1 + \text{moms}) \quad [2]$$

- 2) **Pris efter ökad inblandning och sänkning av punktskatter men utan elkrediter** – motsvarande en högre reduktionsplikt (10 procent). Pumppriset kan uttryckas som

$$P' = (\beta'_v \sum_i \delta_{b,i} P'_{b,i} + (1 - \beta'_v) P_f + s') \cdot (1 + \text{moms}) \quad [3]$$

- 3) **Pris efter ökad inblandning och lägre punktskatter samt med elkrediter** – där drivmedelsbolagen har möjlighet att köpa elkrediter för att uppfylla reduktionsplikten. Priset med högre inblandning och elkrediter kan formuleras som:

$$P'' = (\beta''_v \sum_i \delta_{b,i} P''_{b,i} + (1 - \beta''_v) P_f + s' + P_e \cdot \kappa_v) \cdot (1 + \text{moms}) \quad [4]$$

där  $\beta'_v$  är inblandning efter höjning av reduktionsplikten utan möjlighet att köpa elkrediter,  $P'_b$  är priset på biogena komponenter med högre inblandning och utan möjlighet att köpa elkrediter,  $\beta''_v$  är inblandning efter höjning av reduktionsplikten och med möjlighet att köpa elkrediter,  $P''_b$  är priset på biogena komponenter med elkrediter och högre inblandning. I ekvation [4] förutsätts således att drivmedelsbolagens beslut om inblandning av biodrivmedel och köp av elkrediter påverkar drivmedelspriserna vid pump.

---

<sup>10</sup> I praktiken förhandlas priset bilateralt mellan den som överlåter elkrediter (operatör av laddningsstation) och den som köper (reduktionspliktig drivmedelsleverantör). Detta kan leda till flera priser på marknaden för elkrediter.

I rapporten antas vidare att proportioner i vilka olika sorter av biodrivmedel blandas in,  $\delta_{b,i}$ , är detsamma, oavsett reduktionspliktsnivå. Detta innebär att den totala mängden inblandat biodrivmedel,  $V_b$ , kan förändras men att andelen av respektive biodrivmedel förblir oförändrad. Om en drivmedelsproducent till exempel blandar in 100 liter biodrivmedel, varav biodrivmedel A utgör 6 volymprocent (6 liter) och biodrivmedel B 10 volymprocent (10 liter), och en regelförändring gör att den totala inblandningen minskar till 90 liter, kommer producenten i stället att blanda in 5,4 liter biodrivmedel A och 9 liter biodrivmedel B, vilket motsvarar samma andelar (6 respektive 10 procent).

Det är möjligt att drivmedelsbolagen anpassar inblandningen om priset på biodrivmedel förändras. Däremot kan vi inte observera hur inblandningen påverkas specifikt av reduktionsplikten.

Priseffekten av den förändrade reduktionsplikten (RP)<sup>11</sup>, kan uttryckas med hjälp av [2] och [4]:<sup>12</sup>

$$\begin{aligned} \text{Priseffekt av RP} = & \left[ (\beta'_v - \beta_v) \left( \sum_i \delta_{b,i} P_{b,i} - P_f \right) + \beta'_v \left( \sum_i \delta_{b,i} (P''_{b,i} - P_{b,i}) \right) + \right. \\ & \left. + \kappa_v P_e - \frac{\kappa_v}{D} (\sum_i \delta_{b,i} P''_{b,i} - P_f) \right] (1 + \text{moms}) \end{aligned} \quad [5]$$

där termen  $D$  är ett uttryck med energiinnehåll och livcykelutsläpp av biodrivmedel samt den politiskt bestämda reduktionspliktsnivån (se bilaga A).

Den totala priseffekten av den förändrade reduktionsplikten och förändring i drivmedelsbeskattningen utgör summan av [5] och förändringen i de sammanlagda punktskatterna:

$$\begin{aligned} \text{Priseffekt} = & \left[ (\beta'_v - \beta_v) \left( \sum_i \delta_{b,i} P_{b,i} - P_f \right) + \beta'_v \left( \sum_i \delta_{b,i} (P''_{b,i} - P_{b,i}) \right) + \right. \\ & \left. + \kappa_v P_e - \frac{\kappa_v}{D} (\sum_i \delta_{b,i} P''_{b,i} - P_f) + s' - s \right] (1 + \text{moms}) \end{aligned} \quad [6]$$

där  $s'$  innebär de sammanlagda punktskatterna på drivmedel *efter* den 1 juli 2025, och  $s$  motsvarande *före* detta brytdatum.

Ekvation [5] och [6] visar att reduktionsplikten kan påverka pumppriset på flera sätt.<sup>13</sup> Dels innebär den att drivmedelsleverantörerna måste blanda in relativt dyrare biogena komponenter (effekten av *högre inblandning*) och samtidigt fasa ut relativt billiga fossila komponenter. Den första termen i ekvationen ovan fångar denna effekt. Dels kan reduktionsplikten, genom att öka efterfrågan på biodrivmedel och minska efterfrågan på fossila drivmedel, påverka jämviktspriserna på dessa marknader. Eftersom marknaden för fossila drivmedel är betydligt större än marknaden för biodrivmedel, antas

<sup>11</sup> Effekten av ökad inblandning och användning av elkrediter på drivmedelspriserna, det vill säga skillnaden i pris före och efter förändringen av reduktionsplikten.

<sup>12</sup> Preiseffekten är skillnaden mellan [4] och [2]. Se härledning i bilaga A och B.

<sup>13</sup> Se även Konjunkturinstitutet 2023d.

priseffekten av reduktionsplikten i huvudsak uppstå på de biogena komponenterna. Ekvationens andra term fångar denna effekt (effekten av *högre pris på biodrivmedel*).

Slutligen finns ett samspel mellan inblandningsnivån och elkrediterna i termen  $\kappa_v P_e - \frac{\kappa_v}{D} (\sum_i \delta_{b,i} P''_{b,i} - P_f)$ . Allt annat lika kan inköp av elkrediter bidra till att höja pumppriset ( $\kappa_v P_e$ ). En ökad tillgång till elkrediter minskar dock behovet att öka biodrivmedelsinblandningen, vilket delvis motverkar den prishöjande effekten av elkrediterna. I praktiken köper drivmedelsleverantörerna bara elkrediter om reduktionsplikten kan uppfyllas till en lägre kostnad med än utan elkrediter. Termen förväntas därför anta negativa värden.

Eftersom termen  $\kappa_v P_e - \frac{\kappa_v}{D} (\sum_i \delta_{b,i} P''_{b,i} - P_f)$  påverkas både av effekterna från elkrediter och av förändringar i inblandningen, benämns den som *övriga effekter*.

Ekvation [5] och [6] tar dock inte hänsyn till andra allmänjämviktseffekter, såsom hur priset på elkrediter påverkar efterfrågan på dessa. Detta beror på att sådana effekter inte kan mätas utan tillgång till faktiska observationer från elkreditmarknaden (se även bilaga A).<sup>14</sup>

Avslutningsvis, i analysen ovan bortses från reduktionspliktsavgiften - att företag som inte uppfyller sin reduktionsplikt behöver betala en avgift för varje kilo utsläpp som plikten överskjuts med. Avgiften bestäms av regeringen och uppgår för närvarande (2025) till 5 och 4 kronor per kg CO<sub>2</sub>e för bensin respektive diesel (Förordning 2025:589).

## PRISET PÅ ELKREDITER

Det är svårt att bedöma vilket pris som kommer att uppstå på elkrediter. Enligt Energimyndigheten (2025b) bedöms priset på elkrediter ligga mellan 0,8 och 2,5 kronor per kilogram CO<sub>2</sub>e i utsläppsreduktion (med ett genomsnittligt pris på ca 1,5 kronor per kilogram) mellan 2025 och 2030. Det kan jämföras med kostnaden för att minska utsläppen från vägtrafiken genom ökad inblandning av biodrivmedel, som enligt Konjunkturinstitutets beräkningar (Konjunkturinstitutet 2025) uppgår till minst 2,2 kronor per kg CO<sub>2</sub>e. Denna uppskattning baseras på produktionskostnaderna för fossila och biogena drivmedelskomponenter år 2019 (uttryckta i 2019 års penningvärde). I dagens prisnivå kan kostnaden därför vara högre. Utifrån förändringen i konsumentprisindex motsvarar detta idag ett pris på ungefär 2,8 kronor per kg CO<sub>2</sub>e.<sup>15</sup>

Både 0,8 och 1,5 kronor per kilogram framstår således som en lägre gräns, även om transaktions- och administrativa kostnader är inräknade. Operatörerna av publika laddningsstationer kan förväntas sälja elkrediter till så högt pris som marknaden tillåter. Det är därför rimligt att anta att priset på elkrediter kommer att ligga omkring 2,8 kronor per kg CO<sub>2</sub>e men inte över. Sammantaget utgår vi från prisintervallet mellan 0,8 och 2,8 kronor per kg CO<sub>2</sub>e i våra analyser.

---

<sup>14</sup> Rapporteringen av handlade elkrediter påbörjas först 2026.

<sup>15</sup> Se <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/priser-och-ekonomiska-tendenser/priser/konsument-prisindex-kpi/pong/tabell-och-diagram/kpi-faststallda-tal-1980100/>.

## 4.2 Beräkning av priseffekter

I detta avsnitt beräknas dels effekten av reduktionsplikten enligt ekvation [5], dels den sammanlagda påverkan av reduktionsplikten och de aktuella skatteförändringarna enligt ekvation [6] på priset vid pump för diesel och bensin. Beräkningar av Energimyndigheten indikerar att publik laddning utgjorde 8,3 procent av samtliga laddningar av elbilar under 2024.<sup>16</sup> I vår analys antar vi att denna andel förblir oförändrad under 2025.

### DIESEL

I Tabell 2 redovisas de beräknade effekterna av reduktionsplikten och skatteförändringen på dieselpriiser vid pump. Se bilaga B för en redovisning av beräkningarna samt de antaganden som rör pris och inblandning för den fossila komponenten och biodrivmedlen, liksom de värmevärden och utsläppsfaktorer som används för respektive drivmedel. I bilaga D redovisas resultaten med alternativa antaganden.

**Tabell 2 Beräknade effekter av reduktionspliktshöjningen för diesel, givet olika prisantaganden om priset på elkrediter**

Kronor per liter

| Regelförändringarnas effekter                                                               | Pris på elkrediter SEK/kg CO2e |       |       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------|-------|
|                                                                                             | 0,8                            | 1,5   | 2,8   |
| Elkrediternas effekt på inblandning av biodrivmedel (procent)                               | -0,13                          | -0,13 | -0,13 |
| Beräknad effekt av högre inblandning på pumppriset (utan elkrediter)                        | 0,56                           | 0,56  | 0,56  |
| Beräknad effekt per reduktionspliktsenhet                                                   | 0,14                           | 0,14  | 0,14  |
| Beräknad effekt av högre pris på biodrivmedel på pumppriset                                 | 0,00                           | 0,00  | 0,00  |
| Beräknad effekt per reduktionspliktsenhet                                                   | 0,00                           | 0,00  | 0,00  |
| Beräknade övriga effekter på pumppriset                                                     | -0,01                          | -0,01 | 0,00  |
| Beräknad effekt per reduktionspliktsenhet                                                   | 0,00                           | 0,00  | 0,00  |
| Beräknad total effekt av den förändrade reduktionsplikt på pumppriset                       | 0,55                           | 0,55  | 0,56  |
| Beräknad total effekt per reduktionspliktsenhet                                             | 0,14                           | 0,14  | 0,14  |
| Beräknad total effekt av den förändrade reduktionsplikten och skattelättnaden på pumppriset | 0,15                           | 0,15  | 0,16  |

Anm. Reduktionspliktens olika effekter beräknas enligt ekvation [5]. "Beräknad total effekt av reduktionsplikten och skattelättnaden på pumppriset" beräknas enligt ekvation [6]. Se vidare bilaga A. Effekterna är avrundade till två decimaler.

Källa: Konjunkturinstitutets egna beräkningar.

<sup>16</sup> Skriftlig kommunikation med Energimyndigheten. Beräkningen baseras på uppgifter från ReCharge, i kombination med laddstationsdatabasen Nobil och myndighetens egen modellerade statistik över elanvändning inom vägtransporter.

Tabellen visar att, givet modellens antaganden, minskar användningen av elkrediter inblandningen av biodrivmedel med ca 0,1 procent. Detta innebär att volyminblandningen av biodrivmedel minskar från ungefär 11,8 procent till ca 11,7 procent. Resultatet indikerar att om 8,3 procent av den totala elbilsflottan laddas vid publika laddstationer minskar behovet av biodrivmedelsinblandning relativt begränsad.

Vidare framgår att effekten av en högre inblandning (utan elkrediter) beräknas öka dieselpriiset vid pump med ungefär 0,6 kronor per liter. Eftersom priset på biodrivmedel inte steg mellan den 30 juni och den 1 juli blir effekten av högre pris på biodrivmedel på pumppriset i praktiken noll.

De återstående effekterna beror på antaganden om priset på elkrediter. En ökad användning av elkrediter minskar behovet av att blanda in mer biodrivmedel, vilket gör att *de övriga effekterna* blir negativa med de valda prisnivåerna. Sammantaget kan effekten av den förändrade reduktionsplikten på pumppriset beräknas till ungefär 0,6 kronor per liter.

Slutligen beräknas den totala effekten av den förändrade reduktionsplikten och skatteförändringen på pumppriset till mellan 0,1 och 0,2 kronor per liter.<sup>17</sup> Analysen tyder således på en liten prisseffekt av regelförändringarna.<sup>18</sup> Alternativa antaganden om priset och inblandningen av den fossila komponenten ger liknande resultat (se bilaga D).

## BENSIN

I Tabell 3 redovisas de beräknade effekterna av den förändrade reduktionsplikten och skatteförändringen på bensinpriset.<sup>19</sup> Beräkningarna visar att användningen av elkrediter minskar inblandningen av biodrivmedel med ca 0,2 procentenheter. Det innebär att om 8,3 procent av den totala elbilsflottan laddas vid publika laddstationer minskar behovet av biodrivmedelsinblandning relativt lite. Vidare framgår att effekten av en högre inblandning (utan elkrediter) beräknas öka bensinpriset vid pump med ungefär 0,5 kronor per liter.

---

<sup>17</sup> Se exempelvis  $0,56 + (3,96 - 4,28) \times 1,25 = 0,16$ . Beloppet på 0,56 kronor per liter inkluderar redan mervärdesskatt, vilket innebär att det inte behöver multipliceras med 1,25.

<sup>18</sup> Detta ligger i linje med observationen att pumppriset inte steg mellan den 30 juni och den 1 juli. I termer av reduktionspliktsenhet ligger prisseffekten i nivå med höjningen av reduktionsplikten 2019 och 2020 (se Konjunkturinstitutet 2023d). (Med reduktionspliktsenhet avses en förändring av reduktionsplikten med en procentenhet. En höjning av reduktionsplikten från 6 till 10 procent motsvarar således en ökning med 4 reduktionspliktsenheter.)

<sup>19</sup> Se bilaga B för en redovisning av beräkningarna samt de antaganden som rör pris och inblandning för den fossila komponenten och biodrivmedlen, liksom de värmevärden och utsläppsfaktorer som används för respektive drivmedel.

**Tabell 3 Beräknade effekter av reduktionspliktshöjningen för bensin, givet olika antaganden om priset på elkrediter**

Kronor per liter

| Regelförändringarnas effekter                                                               | Pris på elkrediter SEK/kg CO2e |       |       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------|-------|
|                                                                                             | 0,8                            | 1,5   | 2,8   |
| Elkrediternas effekt på inblandning av biodrivmedel (procent)                               | -0,19                          | -0,19 | -0,19 |
| Beräknad effekt av högre inblandning på pumppriset (utan elkrediter)                        | 0,47                           | 0,47  | 0,47  |
| Beräknad effekt per reduktionspliktsenhet                                                   | 0,12                           | 0,12  | 0,12  |
| Beräknad effekt av högre pris på biodrivmedel på pumppriset                                 | 0,00                           | 0,00  | 0,00  |
| Beräknad effekt per reduktionspliktsenhet                                                   | 0,00                           | 0,00  | 0,00  |
| Beräknade övriga effekter på pumppriset                                                     | -0,01                          | -0,01 | 0,00  |
| Beräknad effekt per reduktionspliktsenhet                                                   | 0,00                           | 0,00  | 0,00  |
| Beräknad total effekt av den förändrade reduktionsplikt på pumppriset                       | 0,46                           | 0,46  | 0,47  |
| Beräknad effekt per reduktionspliktsenhet                                                   | 0,11                           | 0,12  | 0,12  |
| Beräknad total effekt av den förändrade reduktionsplikten och skattelättnaden på pumppriset | 0,06                           | 0,06  | 0,07  |

Anm. Reduktionspliktens olika effekter beräknas enligt ekvation [5]. "Beräknad total effekt av reduktionsplikten och skattelättnaden på pumppriset" beräknas enligt ekvation [6]. Se vidare bilaga A. Effekterna är avrundade till två decimaler.

Källa: Konjunkturinstitutets egna beräkningar.

De återstående effekterna beror på antaganden om priset på elkrediter. En ökad användning av elkrediter kan minska incitamentet att blanda in mer biodrivmedel, vilket gör att *de övriga effekterna* blir negativa med de valda prisnivåerna. Sammantaget kan effekten av reduktionsplikten på pumppriset beräknas till mellan 0,4 och 0,5 kronor per liter bensin.

Slutligen beräknas den samlade effekten av den förändrade reduktionsplikten och skatteförändringen på pumppriset uppgå till ungefär 0,1 kronor per liter.<sup>20</sup> Analysen tyder således på att regelförändringarnas prisseffekter är små, vilket ligger i linje med observationen att pumppriset inte steg mellan den 30 juni och den 1 juli.

### 4.3 Empirisk analys: prisseffekt av regelförändringarna

I följande avsnitt görs ett ex-post-utvärdering av effekten av den förändrade reduktionsplikten i kombination med den sänkta skatten på både diesel- och bensin som infördes 1 juli 2025. Den samlade effekten av förändringen i reduktionspliktsnivå och drivmedelsbeskattning hänvisas till som de totala effekterna av regelförändringarna. I andra fall avser vi enbart förändringen i reduktionsplikten och dess effekt på priset. Den metod som tillämpas för att beräkna effekten av reduktionsplikten är identisk med den som används i Konjunkturinstitutet (2023d) och sammanfattas kort i faktarutan nedan.<sup>21</sup> Den

<sup>20</sup> Se exempelvis:  $0,47 + (4,79 - 5,11) \times 1,25 = 0,07$ . Beloppet på 0,47 kronor per liter inkluderar redan mervärdesskatt, vilket innebär att det inte behöver multipliceras med 1,25.

<sup>21</sup> För en mer utförlig beskrivning av metodansatsen och dess tillämplighet i olika situationer se Konjunkturinstitutet (2023a, 2023c, 2023d) samt bilaga C.

samlade effekten av reduktionsplikten och skattelättnaden på pumppriset utgörs av summan av skatteförändringen och effekten av reduktionsplikten.

#### **Faktaruta 2: Difference-in-difference metod**

För att skatta effekten av den förändrade reduktionsplikten på drivmedelspriserna jämförs utvecklingen av svenska drivmedelspriser med motsvarande utveckling i Danmark. Att Danmark används som kontrollgrupp, baseras på Konjunkturinstitutet (2023c) som fann att Danmark lämpar för detta ändamål. Syftet med att använda en kontrollgrupp är rensa bort effekten av andra utbuds- och efterfrågeförändringar som också påverkar drivmedelspriserna. Exempelvis kan priset på råolja förändra drivmedelspriserna utan att reduktionsplikten ändras.

För att skatta effekten av höjd reduktionsplikt på drivmedelspriserna i Sverige används en så kallad difference-in-differences-metod. Metoden bygger på att utvecklingen av svenska drivmedelspriser jämförs med prisutvecklingen i en kontrollgrupp. Den grundläggande logiken är att om interventionen – i detta fall förändringen i reduktionsplikten – inte hade ägt rum, skulle skillnaden i utfallsvariabeln (drivmedelspriset) mellan interventionsgruppen (Sverige) och kontrollgruppen (Danmark) ha förblivit oförändrad över tid. Effekten av interventionen skattas som skillnaden mellan det observerade utfallet och det kontrafaktiska utfallet, det vill säga den prisutveckling som hade förväntats utan interventionen.

Analysen bygger således på det grundläggande antagandet att prisutvecklingen i Sverige och Danmark skulle ha utvecklats likartat i frånvaro av regelförändringen. För att analysen ska vara empiriskt tillförlitlig krävs därför att prisserierna uppvisar en liknande trend före höjningen av reduktionsplikten.

I huvudanalysen kontrolleras även för växelkursrörelser. Detta eftersom förändringar i kursen mellan SEK och DKK kan påverka prisdifferensen (se även diagram 5 och diagram 6). För en diskussion om prisdifferensen och växelkursen, se även Konjunkturinstitutet (2023c; d).

#### **DIESEL**

För att skatta effekten på dieselpriiset av den förändrade reduktionsplikten jämförs utvecklingen av det svenska dagliga dieselpriiset med det danska dieselpriiset. Även i Danmark tillämpas styrmedel som kräver inblandning av biokomponenter i diesel. Före årsskiftet 2023/24 var det svenska reduktionskravet avsevärt högre än det danska. Efter årsskiftet sänktes dock det svenska kravet för diesel kraftigt, vilket resulterade att nivåerna i Danmark och Sverige därefter blev i stort sett jämförbara. Nivån på det danska inblandningskravet ändrades inte den 1 juli 2025.<sup>22</sup>

Som tidigare nämnts påverkar reduktionsplikten dieselpriiset genom inblandning av biokomponenter som är dyrare än den fossila motsvarigheten. För att analysera effekten av den förändrade reduktionsplikten på dieselpriiset analyseras därför dieselpriiset exklusive punktskatter och moms, vilket här benämns som produktpris. Utfallsvariabeln i

---

<sup>22</sup> Det danska kravet för växthusgasreduktion infördes 1 januari 2022 och höjdes den 1 januari 2025 till 5,2 procent fram till 2027 ([Den exekutiva ordern om förflyttning av växthusgaser](#)).

analysen utgörs av skillnaden mellan det svenska och det danska produktpriset, uttryckt i svenska kronor.

Produktpriset beräknas enligt följande:

$$produktpris_{i,t} = \frac{dieselpri_{i,t}}{(1+moms_{i,t})} - skatt_{i,t} \quad [7]$$

där index  $i$  är Sverige och Danmark och  $t$  är dagen priset observeras. Dieselpriiset mäts med hjälp av dagliga riktpriiser från Circle K för privatkunder i både Sverige<sup>23</sup> och Danmark<sup>24,25</sup>. Momssatsen i både länderna är 25 procent och punktskattesatserna är hämtade från Skatteverket respektive den nationella branschorganisationen Drivkraft Danmark.

Diagram 1 visar att dieselpriiserna i Sverige och Danmark har utvecklats på ett likartat sätt med motsvarande upp- och nedgångar, vilket har resulterat i en relativt stabil pris-differens under den analyserade perioden. Detta tyder på att de två prisserierna samvarierar väl och därmed lämpar sig för den empiriska analysen. Samvariationen med de dagliga priserna, omräknade till svenska kronor, är tydlig: för perioden 1 april–30 juni uppgår korrelationen till 0,88. Eftersom Circle K i Sverige inte offentliggör dagliga dieselpriiser för privatkunder redovisas inte de danska och svenska dagliga prisserierna.

Diagram 5 visar prisdifferensen mellan länderna, det svenska produktpriset minus det danska produktpriset, uttryckt i svenska kronor, för perioden 1 april 2025 till 30 september 2025. Efter ett hopp i början av april rör sig prisdifferensen från -0,6 till omkring 0 kronor per liter under perioden fram till 1 juni, vilket indikerar en minskning av gapet mellan priserna. Därefter ökar prisdifferensen igen fram till slutet av juni 2025. Växelkursen uppvisar dock ett motsatt mönster. Givet den höga samvariationen och växelkursens utveckling kan tidstrenden i prisdifferensen bero på växelkursrörelser.<sup>26</sup>

Efter höjningen av den svenska reduktionsplikten (markerad med den röda vertikala linjen) framträder en prisökning i Sverige relativt Danmark. Före juli fluktuerade prisdifferensen mellan -0,6 och 0,2 kronor per liter, medan den under resten av perioden låg relativt stabilt mellan 0,1 och 0,5 kronor per liter. Detta mönster är förenligt med en prisseffekt av den högre svenska reduktionsplikten.

---

<sup>23</sup> Den svenska dieselpriiserien har erhållits genom skriftlig kommunikation med Circle K, eftersom bolagen har upphört med offentlig publicering av rekommenderade priser efter Konkurrensverkets bedömning att sådan publicering kan strida mot konkurrenslagen.

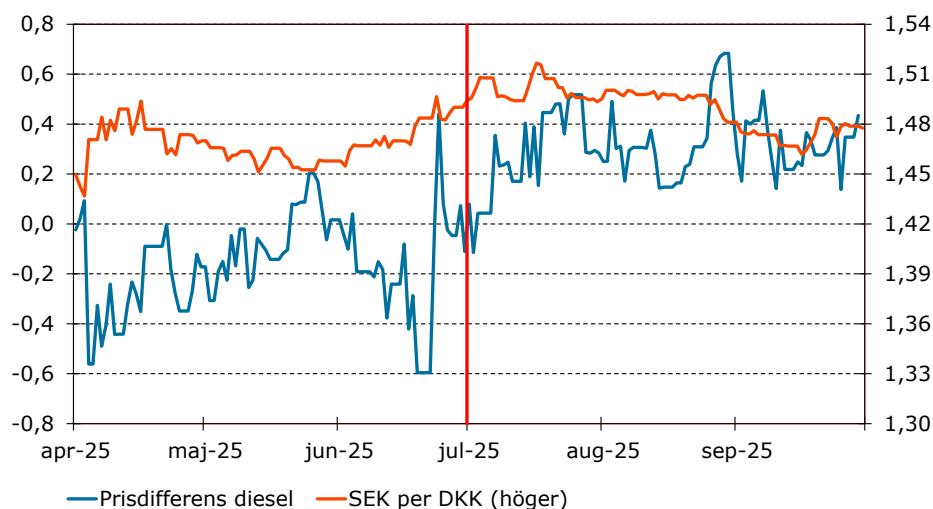
<sup>24</sup> För den danska dieselpriiserien har allmänt tillgängliga listpriser använts. Vidare har det danska produktpriset räknats om till svenska kronor med den dagliga löpande växelkursen, inhämtad från Riksbanken.

<sup>25</sup> Valet av datakälla motiveras av att Circle K verkar i både Sverige och Danmark. Listpriserna sätts varje dag och påverkas inte av lokal konkurrens. Korrelationen mellan listpriset och pumppriset (tillgängligt för vardagar) är mycket hög, där det danska listpriset ligger något högre än pumppriset. Circle K Danmark sätter priset vid midnatt och Circle K Sverige gör en värdering senare under dagen. Vid granskning av serierna ses ett tydligt mönster att distinkta toppar och dalar genomgående infaller en dag senare i den danska serien än i den svenska, vilket kan förklaras av att de svenska priserna återspeglar nyare marknadsinformation. För analysen används därför en fasförskjuten serie av den danska prisserien.

<sup>26</sup> Det svenska priset föll ungefär lika mycket som det danska steg runt den 23 juni, vilket gör en spik precis före juli uppstår. Den platta perioden i slutet av juni beror på att det inte publicerades någon ny data i vare sig Sverige eller Danmark mellan 20 och 23 juni, så prisserierna fylldes ut med de senaste tillgängliga siffrorna.

**Diagram 5 Prisdifferensen mellan Sverige och Danmark samt valutakursen (diesel)**

Svenska kronor per liter respektive SEK/DKK



Anm. Dagliga observationer, från 1 april 2025 till 29 september 2025. Differensen uttrycks som svenskt produktpris minus danskt produktpris i svenska kronor. Det röda vertikala strecket markerar reduktionsplikthöjningen den 1 juli 2025.

Källa: Dieselpriiser från Circle K Danmark och Circle K Sverige, valutakurser från Riksbanken

De ekonometriska skattningarna av effekten av den förändrade reduktionsplikten på produktpriset på diesel redovisas i tabell 4. Huvudresultatet (se kolumn 1) baseras på en jämförelseperiod som omfattar en månad före och en månad efter förändringen av reduktionsplikten. Specifikationen inkluderar en dummyvariabel som antar värde 1 för en tidsperiod från och med den 1 juli 2025 och 0 dessförinnan, samt växelkursen som kontrollvariabel (se ekvation [C.3] i bilaga C). Skattningen av effekten indikerar en statistiskt signifikant ökning av det svenska produktpriset med ungefär 0,5 kronor per liter för diesel.

I en känslighetsanalys används även tre alternativa specifikationer: en specifikation utan kontroll för växelkurs enligt ekvation [C.2] (se kolumn 2), en specifikation med en längre jämförelseperiod – tre månader före och tre månader efter höjningen av reduktionsplikten – enligt ekvation [C.3] (se kolumn 3), samt en specifikation med den längre tidsperioden och utan kontroll för växelkurs (se kolumn 4). Som framgår av tabellen är effekten något större i det längre tidsfönstret men över lag kvarstår huvudresultatet och är robust i samtliga tester. Den förändrade reduktionsplikten bedöms därmed öka produktpriset med 0,4–0,6 kronor per liter.

Givet antagandet om oförändrade punktskatter motsvarar prisseffekten i tabell 4 en ökning av pumppriset inklusive moms med 0,6–0,7 kronor per liter.<sup>27</sup> Per reduktionspliktsenhet innebär detta en prisökning på ca 0,2 kronor per liter. Den samlade effekten av reduktionsplikten och skattelättnaden på pumppriset utgörs av summan av skatteförändringen och effekten av reduktionsplikten. Denna summa beräknas ligga mellan 0,1 och 0,3 kronor per liter,<sup>28</sup> vilket ligger något över vad den teoretiska analysen indikerar

<sup>27</sup> Detta följer av att en förändring i produktpriset måste multipliceras med mervärdesskatten för att återspegla effekten vid pump. Se exempelvis  $0,47 \times 1,25 = 0,59$  kronor per liter och bilaga C för en fullständig härledning.

<sup>28</sup> Se exempelvis  $(0,47 + (3,96 - 4,28)) \times 1,25 = 0,19$  kronor per liter.

(ungefär 0,2 kronor per liter, se tabell 2). Resultaten tyder sammantaget på att både förändringen av reduktionsplikten och kombinationen av reduktionsplikten och en lägre drivmedelsbeskattning har en begränsad effekt på dieselpriiset.

**Tabell 4 Modellskattningar för diesel**

Kronor per liter

|                        | (1)            | (2)           | (3)           | (4)           |
|------------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|
| Reduktionsplikthöjning | 0.47**         | 0.46***       | 0.56***       | 0.47***       |
|                        | [0.14,0.80]    | [0.27,0.65]   | [0.43,0.70]   | [0.37,0.57]   |
|                        | (0.16)         | (0.10)        | (0.07)        | (0.05)        |
| Växelkurs SEK/DKK      | -0.50          |               | -4.22**       |               |
|                        | [-8.42,7.41]   |               | [-8.06,-0.40] |               |
|                        | (3.95)         |               | (1.94)        |               |
| Konstant               | 0.56           | -0.18         | 6.05**        | -0.16***      |
|                        | [-11.04,12.17] | [-0.31,-0.05] | [0.43,11.66]  | [-0.24,-0.09] |
|                        | (5.80)         | (0.07)        | (2.85)        | (0.04)        |
| Antal observationer    | 61             | 61            | 182           | 182           |

Anm. 95 % konfidensintervall inom hakparenteser; Newey–West-standardfel inom parentes. I modell 1 och 2 används tidsfönstret 1 juni 2025 till 31 juli 2025, i modell 3 och 4 används fönstret 1 april 2025 till 30 september 2025. \* p < 0,1, \*\* p < 0,05 och \*\*\* p < 0,01. Utfallvariabel är differensen mellan det svenska och danska drivmedelspriset uttryckt i svenska kronor,  $P_{produkt,sv,t} - P_{produkt,dk,t} * \frac{E_{sek}}{dkk}$

Källor: Energimyndigheten, SCB, Riksdagen samt Konjunkturinstitutets egna antaganden och beräkningar.

## BENSIN

Den empiriska analysen för att uppskatta den förändrade reduktionsplikten effekter för bensin följer i stort sett samma logik som för diesel.

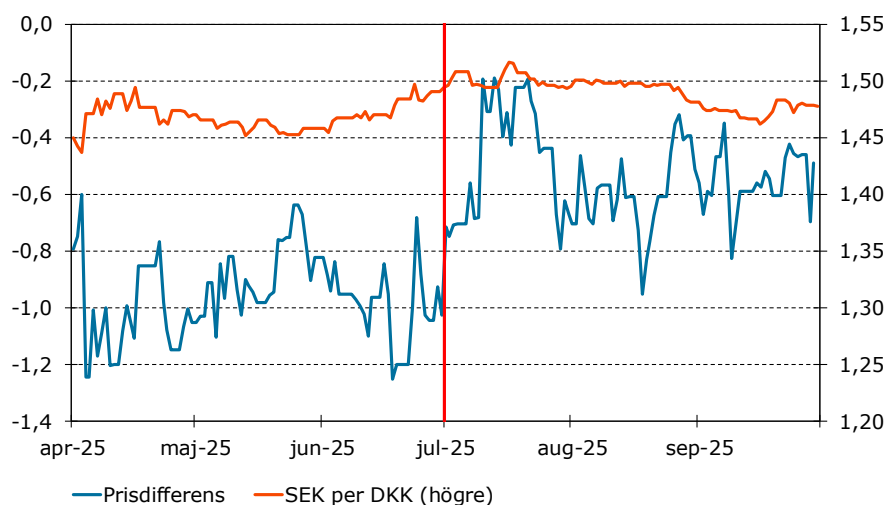
Diagram 3 visar att bensinpriserna i Sverige och Danmark har utvecklats på ett likartat sätt med motsvarande upp- och nedgångar, vilket har resulterat i en relativt stabil pris-differens under den analyserade perioden. Detta tyder på att de två prisserierna samvarierar väl och därmed lämpar sig för den empiriska analysen. Samvariationen med de dagliga priserna, omräknade till svenska kronor, är tydlig: för perioden 1 april–30 juni uppgår korrelationen till 0,8. Eftersom Circle K i Sverige inte offentliggör dagliga bensinpriser för privatkunder redovisas därför inte de danska och svenska dagliga prisserierna.

Diagram 6 visar prisdifferensen mellan länderna – det svenska produktpriset minus det danska produktpriset, uttryckt i svenska kronor – för perioden 1 april 2025 till 30 september 2025. Efter ett hopp i början av april rör sig prisdifferensen från -1,2 till omkring -0,8 kronor per liter under perioden fram till 1 juni, vilket indikerar en minskning av gapet mellan priserna. Prisdifferensen ökar därefter igen fram till juli 2025. Växelkursen uppvisar dock ett motsatt mönster. Givet den höga samvariationen och växelkursens utveckling kan tidstrenden i prisdifferensen bero på växelkursrörelse.

Efter höjningen av den svenska reduktionsplikten (markerad med den röda vertikala linjen) framträder en tydlig ökning i prisdifferensen. Detta mönster är förenligt med en priseffekt av den högre svenska reduktionsplikten.

**Diagram 6 Prisdifferensen mellan Sverige och Danmark samt valutakursen (bensin)**

Svenska kronor per liter respektive SEK/DKK



Anm. Dagliga observationer, från 1 april 2025 till 30 september 2025. Differensen uttrycks som svenskt produktpris minus danskt produktpris i svenska kronor. Det röda vertikala strecket markerar reduktionsplikthöjningen den 1 juli 2025.

Källor: Bensinpriser från Circle K Danmark och Circle K Sverige, valutakurser från Riksbanken.

De skattade effekterna av den förändrade reduktionsplikten på bensinens produktpris redovisas i tabell 5. Beräkningarna genomförs på samma sätt som för diesel. Enligt huvudspecifikationen (se kolumn 1) hade reduktionsplikten en statistiskt signifikant effekt på bensinpriset, motsvarande 0,6 kronor per liter. Utan växelkurs (se kolumn 2) samt vid längre tidsfönster (se kolumn 3 och 4) blir effekten något lägre. Sammantaget ligger resultaten i intervallet 0,4–0,6 kronor per liter.

Givet antagandet om oförändrade punktskatter motsvarar prisseffekten i tabell 5 en ökning av pumppriset inklusive moms med 0,5–0,7 kronor per liter.<sup>29</sup> Per reduktionspliktsenhet innebär detta en prisökning på 0,1–0,2 kronor per liter. Den samlade effekten av reduktionsplikten och skattelättnaden på pumppriset utgörs av summan av skatteförändringen och effekten av reduktionsplikten. Denna summa beräknas ligga mellan 0,1 och 0,4 kronor per liter,<sup>30</sup> vilket ligger något över vad den teoretiska analysen indikerar (ungefär 0,1 kronor per liter, se tabell 3). Resultaten tyder sammantaget på att både förändringen av reduktionsplikten och kombinationen av reduktionsplikten och en lägre drivmedelsbeskattning har en begränsad effekt på bensinpriset.

<sup>29</sup> Detta följer av att en förändring i produktpriset måste multipliceras med mervärdesskatten för att återspegla effekten vid pump. Se exempelvis  $0,42 \times 1,25 = 0,53$  kronor per liter, ekvation [5] och bilaga C för en fullständig härledning.

<sup>30</sup> Se exempelvis  $(0,42 + (4,79 - 5,11)) \times 1,25 = 0,13$  kronor per liter.

**Tabell 5 Modellskattningar för bensen**

Kronor per liter

|                        | (1)           | (2)           | (3)          | (4)           |
|------------------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
| Reduktionsplikthöjning | 0.58***       | 0.52***       | 0.48***      | 0.42***       |
|                        | [0.39,0.77]   | [0.36,0.69]   | [0.39,0.57]  | [0.33,0.51]   |
|                        | (0.09)        | (0.08)        | (0.05)       | (0.04)        |
| Växelkurs SEK/DKK      | -2.18         |               | -2.88        |               |
|                        | [-7.68,3.31]  |               | [-6.79,1.04] |               |
|                        | (2.74)        |               | (1.98)       |               |
| Konstant               | 2.23          | -0.99***      | 3.27         | -0.96***      |
|                        | [-5.87,10.32] | [-1.05,-0.93] | [-2.49,9.01] | [-1.02,-0.91] |
|                        | (4.04)        | (0.03)        | (2.91)       | (0.03)        |
| Antal observationer    | 61            | 61            | 182          | 182           |

Anm. 95 % konfidensintervall inom hakparenteser; Newey-West-standardfel inom parentes. I modell 1 och 2 används tidsfönstret 1 juni 2025 till 31 juli 2025, i modell 3 och 4 används fönstret 1 april 2025 till 30 september 2025. \* p < 0,1, \*\* p < 0,05 och \*\*\* p < 0,01. Utfallvariabel är differensen mellan det svenska och danska drivmedelspriset uttryckt i svenska kronor,  $P_{produkt,sv,t} - P_{produkt,dk,t} * \frac{E_{SEK}{DKK}}{t}$

Källor: Energimyndigheten, SCB, Riksdagen samt Konjunkturinstitutets egna antaganden och beräkningar.

## 5 Sammanfattande diskussion

I tabell 6 sammanfattas de teoretiska och empiriska uppskattningarna av reduktionsplik- tens olika effekter. Tabellen visar att den förändrade reduktionsplik- tens totala påverkan på dieselpri- set vid pump den 1 juli 2025 beräknas ligga mellan 0,5 och 0,6 kronor per li- ter i den teoretiska beräkningen och mellan 0,5 och 0,7 kronor per liter i empiriska upp- skattningar. Reduktionsplik- tens totala effekt på pump- priset beräknas därför ligga mellan 0,5 och 0,7 kronor per liter. Motsvarande effekt för bensen uppskattas till mellan 0,4 och 0,8 kronor per liter.

Den totala effekten av den förändrade reduktionsplik- ten och skattelättnaden på diesel- priset beräknas uppgå till mellan 0,1 och 0,2 kronor per liter enligt de teoretiska upp- skattningarna och ungefär 0,2–0,3 kronor per liter enligt de ekonometrisk beräkning- arna. Sammantaget är prisspannet 0,1–0,3 kronor per liter. För bensen är motsvarande prisspann 0,1–0,3 kronor per liter (både teoretisk och empirisk skattning).

De empiriska resultaten visar på högre prisseffekter än de teoretiskt förväntade. Den em- piriska analysens konfidensintervallen är dock breda, särskilt för diesel, vilket innebär att de teoretiska värdena ofta ryms inom intervallen. Enligt t-tester skiljer sig de teoretiska skattningarna inte statistiskt signifikant från de empiriska resultaten i flera av regression- ens specifikationer. Det går därmed inte att helt utesluta att de teoretiska och empiriska resultaten är lika. Se bilaga C för en beskrivning av jämförelsen.

Beräkningarna indikerar även att elkrediters förväntade påverkan är liten i förhållande till den totala prisförändringen som följer av reduktionspliktsförändringen utan elkredi- ter (ca 0,5 respektive 0,6 kronor per liter för diesel och bensen). Enligt modellens anta- ganden beräknas elkrediter dämpa prisökningen som följer av den högre reduktions- pliktsnivån med upp till 1,3 öre per liter, vilket motsvarar ca 2,9 procent av den förvän- tade prisökningen utan elkrediter både för diesel och bensen.<sup>31</sup> Om laddningen av elbilar

<sup>31</sup> Se 0,012/0,56=0,022.

i mindre utsträckning sker vid publika laddningsstationer blir priseffekten mer begränsad. Detta innebär att elkrediternas påverkan på pumppriset förväntas vara relativt liten. I stället är det den faktiska inblandningen av biodrivmedel som i större utsträckning avgör hur reduktionsplikten påverkar drivmedelspriserna. I enlighet med detta visar de teoretiska beräkningarna att användningen av elkrediter minskar inblandning av biodrivmedel med ca 0,1 procentenheter för diesel och 0,2 procentenheter för bensin.<sup>32</sup> Detta motsvarar en liten förändring i inblandningen.

När det gäller växthusgasutsläpp innebär den lägre inblandningen ungefär 4 gram fossila CO<sub>2</sub>e högre utsläpp per liter diesel och 6 gram fossila CO<sub>2</sub>e högre utsläpp per liter bensin (se bilaga A för beräkningen). Detta gäller under antagandet att drivmedelsbolagen säljer samma volym drivmedel som innan elkrediterna infördes och inblandningskravet höjdes. Baserat på den totala mängden utlevererad diesel och bensin motsvarar detta en årlig ökning av utsläppen med ca 22,1 kiloton (kt) CO<sub>2</sub>e för diesel och 15,1 kt CO<sub>2</sub>e för bensin.

Det är dock viktigt att notera att den lägre inblandningen av biodrivmedel och de högre utsläpp som följer av detta speglar ett kortsiktigt perspektiv, där efterfrågan på olika sorters drivmedel och resvanor antas vara oförändrade. Resultaten i rapporten beaktar således inte ett längre tidsperspektiv och kan därför inte förutse hur elkrediter på sikt kommer att påverka efterfrågan på biodrivmedel eller elanvändningen i transportsektorn. En annan faktor som kommer att påverka efterfrågan på biodrivmedel och elanvändning i transportsektorn är att utsläppshandelssystemet ETS2 snart införs. Priset på utsläppsrätter inom systemet kommer sannolikt att stiga över tid. Vid ett tillräckligt högt pris på utsläppsrätter kan det bli lönsamt att blanda in mer av den biogena komponenten i drivmedelblandningarna än vad reduktionsplikten kräver. I ett sådant scenario kan incitamentet för drivmedelsoperatörer att köpa elkrediter från operatörer av publika laddstolpar försvaga eller helt försvinna.

---

<sup>32</sup> Med antagandet om en 8,30-procentig publik laddning.

**Tabell 6 Sammanfattning av rapportens viktigaste resultat**

Kronor per liter

| Teoretiska beräkningar                                                       | Diesel          |                | Bensin          |                |
|------------------------------------------------------------------------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|
|                                                                              | Utan elkrediter | Med elkrediter | Utan elkrediter | Med elkrediter |
| Elkrediternas effekt på inblandningskravet (procent)                         | –               | –0,13          | –               | –0,19          |
| Beräknad effekt av reduktionsplikten på pumppriset                           | 0,56            | 0,55–0,56      | 0,47            | 0,46–0,47      |
| Beräknad effekt av reduktionsplikten på pumppriset per reduktionspliktsenhet | 0,14            | 0,14           | 0,12            | 0,11–0,12      |
| Beräknad effekt av regelförändringar på pumppriset                           | 0,16            | 0,15–0,16      | 0,07            | 0,06–0,07      |
| <b>Ekonometriska beräkningar</b>                                             |                 |                |                 |                |
| Beräknad effekt av reduktionsplikten på produktpriset                        | –               | 0,47–0,56      | –               | 0,42–0,58      |
| Beräknad effekt av reduktionsplikten på pumppriset                           | –               | 0,59–0,70      | –               | 0,53–0,73      |
| Beräknad effekt av reduktionsplikten på pumppriset per reduktionspliktsenhet | –               | 0,15–0,18      | –               | 0,13–0,18      |
| Beräknad effekt av regelförändringar på pumppriset                           | –               | 0,19–0,30      | –               | 0,13–0,33      |

Anm: "Utan elkrediter" i de teoretiska beräkningarna avser "effekten av högre inblandning" (se ekvation [2] och Tabell 8 samt Tabell 10), "Med elkrediter" avser summan av den totala effekten av reduktionsplikten (inklusive "övriga effekter" och "effekten av högre priser", se ekvation [2] och Tabell 8 samt Tabell 10). "Regelförändringar" avser förändringar i drivmedelsbeskattningar och reduktionsplikten. Siffrorna är avrundade till två decimaler för att underlätta läsningen. Den beräknade effekten av reduktionsplikten på pumppriset per reduktionspliktsenhet anges till 0,14, men de faktiska värdena ligger mellan 0,137 och 0,139.

Källor: Energimyndigheten, SCB, Riksdagen samt Konjunkturinstitutets egna antaganden och beräkningar.

# Referenser

- Argus (2025), "Daily international markets and commentary", Issue 25–146, Thursday 24 July 2025.
- Drivkraft Sverige (2025), "Beräkningsfaktorer", <https://drivkraftsverige.se/fakta-statistik/berakningsfaktorer/>. [Hämtad 31 oktober 2025]
- Energimyndigheten (2019), "Drivmedel 2018, Redovisning av rapporterade uppgifter enligt drivmedelslagen, hållbarhetslagen och reduktionsplikten", ER 2019:14.
- Energimyndigheten (2020), "Drivmedel 2019, Redovisning av rapporterade uppgifter enligt drivmedelslagen, hållbarhetslagen och reduktionsplikten", ER 2020:26.
- Energimyndigheten (2021), "Drivmedel 2020, Redovisning av rapporterade uppgifter enligt drivmedelslagen, hållbarhetslagen och reduktionsplikten", ER 2021:29.
- Energimyndigheten (2022), "Drivmedel 2021, Resultat och analys av rapportering enligt regelverken för hållbarhetskriterier, reduktionsplikt och drivmedelslag", ER 2022:08.
- Energimyndigheten (2023), "Drivmedel 2022, Resultat och analys av rapportering enligt regelverken för hållbarhetskriterier, reduktionsplikt och drivmedelslag", ER 2023:19.
- Energimyndigheten (2025a), "Vägledning om reduktionsplikt – En vägledning till regelverket om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel".
- Energimyndigheten (2025b), Konsekvensutredning avseende Statens energimyndighets föreskrifter om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel (STEMFS 2025: xx).
- Energimyndigheten (2025c), "Drivmedelsrapport", [Microsoft Power BI](#). [Hämtad: 2025-11-10]
- Förordning 2018:195, Förordning (2018:195) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel, [www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2018195-om-reduktion-av-sfs-2018-195/](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2018195-om-reduktion-av-sfs-2018-195/). [Hämtad: 2025-11-20]
- Förordning 2025:589, Förordning (2025:589) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel, [www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2025589-om-reduktion-av-sfs-2025-589/](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2025589-om-reduktion-av-sfs-2025-589/). [Hämtad: 2025-11-20]
- IEA (2024), "Global EV Outlook 2024", IEA, Paris [www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2024](http://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2024), Licence: CC BY 4.0.
- IVL (2024), "HVO i ljuset av Sveriges och EU:s nya klimatpolitik – Analys av hur klimatpolitiken och andra faktorer kan påverka marknaden och betydelsen av HVO100 fram till 2030", Rapportnummer C832.
- Konkurrensverket (2024), "Hur påverkar konkurrensen priserna på bensin och diesel?", Rapportserie 2024:6
- Konjunkturinstitutet (2023a), "KI-Kommentar: Reduktionsplikt, pumppriser och koldioxidutsläpp", Dnr. 2023–315.
- Konjunkturinstitutet (2023b), "Drivmedelsprisernas utveckling", Specialstudie, Dnr. 2023–457.
- Konjunkturinstitutet (2023c), "Skatteförändringar och bensinpriset", Specialstudie, Dnr. 2023–458.
- Konjunkturinstitutet (2023d), "Reduktionsplikten och dieselpriiset", Specialstudie, Dnr. 2023–459.
- Konjunkturinstitutet (2024), "Priseffekten av den sänkta reduktionsplikten", Specialstudie, Dnr. 2024–246.
- Konjunkturinstitutet (2025), "Remiss av föreskrifter om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel", Dnr. 2025–157.
- Prop. 2024/25:1, Budgetproposition för 2025, <https://regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2024/09/prop.-2024251>.

SCB (2025), Leveranser av bränslen till svenska marknaden efter varuslag. Månad 2023M01 – 2025M08, [www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_\\_EN\\_\\_EN0107\\_\\_EN0107X/LevBSvMark/](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__EN__EN0107__EN0107X/LevBSvMark/).  
[Hämtad 31 oktober 2025]

SFS 2021:747, Lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel, <https://svenskforfattningssamling.se/sites/default/files/sfs/2021-06/SFS2021-747.pdf>  
[Hämtad: 2025-11-20]

Trafikanalys (2024a), Fordon i län och kommuner 2024, Trafikanalys Statistik 2025:2.

Trafikanalys (2024b), Körsträckor 2024, Trafikanalys Statistik 2025:10.

# Bilaga A Härledning: reduktionsplikten priseffekt

I denna bilaga härleds volymblandningen och effekten av reduktionsplikten på drivmedelspriserna. Slutligen redogörs kort för hur en bindande reduktionspliktsavgift påverkar pumppriset på reduktionspliktiga drivmedel.

## VOLYMINBLANDNING

Att elkrediter får räknas in i reduktionsplikten innebär att de utsläpp som tillskrivs en reduktionspliktig aktör kan justeras ned även med de utsläppsminskningar som uppstår vid leverans av el från publika laddningsstationer. Som diskuterades tidigare kan dessa utsläppsminskningar tolkas som ”undvikna utsläpp”, det vill säga de utsläpp som hade uppstått om motsvarande mängd energi i stället hade tillhandahållits som fossilt drivmedel.

Med utgångspunkt i Konjunkturinstitutet (2023a) och Energimyndigheten (2025a) kan utsläppstak till följd av reduktionsplikten för både bensin och diesel formuleras som<sup>33</sup>

$$u_f \cdot e_f V_f + \sum_i u_{b,i} \cdot e_{b,i} V_{b,i} - F_{el} \leq (1 - R) \cdot u_f \cdot (e_f V_f + \sum_i e_{b,i} V_{b,i}) \quad [\text{A.1}]$$

där  $u_f$  och  $u_{b,i}$  anger gram livscykelberäknade växthusgasutsläpp (uttryckt i CO<sub>2</sub>e) per energienhet (megajoule, MJ) för de fossila respektive biogena komponenterna,  $R$  den politiskt bestämda reduktionspliktsnivån samt  $e_f$  och  $e_{b,i}$  anger energiinnehållet (megajoule, MJ) per liter för den fossila respektive den biogena komponenten  $i$ .  $V_f$  är mängd fossil komponent i liter,  $V_{b,i}$  är mängd biodrivmedel  $i$  uttryckt i liter.  $F_{el}$  är antal elkrediter, vilket motsvarar de ”undvikna utsläppen” som uppstår när el ersätter en del av den fossila energin i transportsektorn. Detta beräknas<sup>34</sup> som

$$F_{el} = u_f \cdot A_e \cdot E_{el} \quad [\text{A.2}]$$

där  $u_f$  anger gram livscykelberäknade växthusgasutsläpp per energienhet (MJ),  $A_e$  är faktorn för andelen fossilfri el medan  $E_{el}$  anger energiinnehållet i levererad el (MJ). Energimängden kan beräknas genom att multiplicera den uppmätta elenergin i kilowattimmar med faktorn 3,6/1000 för att omvandla till megajoule.

Vänsterledet anger de faktiska utsläppen från drivmedelsförsäljning och utsläppsminskning genom elkrediter under ett år. Det första ledet,  $u_f \cdot e_f V_f + \sum_i u_{b,i} \cdot e_{b,i} V_{b,i}$ , anger de totala livscykelutsläppen från all energi som levereras i form av fossila och biogena komponenter. Från detta dras  $F_{el}$  för att beakta laddningen av elfordon.

Högerledet anger utsläppstaket enligt reduktionsplikten. Det utgår från de utsläpp som skulle ha uppstått om hela försäljningen hade varit fossilbaserad,  $u_f \cdot (e_f V_f + \sum_i e_{b,i} V_{b,i})$ . Denna mängd av CO<sub>2</sub>e multipliceras med  $(1 - R)$ , vilket innebär att aktören endast får orsaka en viss andel av de utsläpp som annars skulle ha uppstått — där

---

<sup>33</sup> Även förvärvade eller sparade utsläppsreduktioner skulle kunna inkluderas i formeln, men vi kan i nuläget inte uppskatta detta på grund av bristande data.

<sup>34</sup> Baserat på Energimyndigheten (2025a).

andelen  $R$  är den politiskt bestämda reduktionsnivån. Högerledet är därför en normativ referensnivå som drivmedelsförsäljare ska förhålla sig till.

Inblandningen av respektive biodrivmedel i volymtermer kan uttryckas som  $V_{b,i} = \delta_{b,i} V_b$  där  $\delta_{b,i}$  är den andel av den totala biodrivmedelsvolymen  $V_b$  som utgörs av bränsle  $i$ .

Om vi normaliserar [A.1] med  $V_f + V_b$ , det vill säga totala volymen av drivmedel, och använder sambandet  $V_{b,i} = \delta_{b,i} V_b$ , erhålls:

$$u_f \cdot e_f \cdot \frac{V_f}{V_f + V_b} + \frac{V_b}{V_f + V_b} \sum_i u_{b,i} e_{b,i} \delta_{b,i} - \frac{F_{el}}{V_f + V_b} \leq (1 - R) \cdot u_f \cdot \left( e_f \cdot \frac{V_f}{V_f + V_b} + \frac{V_b}{V_f + V_b} \sum_i e_{b,i} \delta_{b,i} \right) \quad [\text{A.3}]$$

Biodrivmedels andel (eller volyminblandning) kan definieras som  $\beta_v = \frac{V_b}{V_f + V_b}$ , medan andelen av fossila komponenten kan definieras som  $1 - \beta_v = \frac{V_f}{V_f + V_b}$ . Vidare definieras  $\kappa_v = \frac{F_{el}}{V_f + V_b}$ , vilket beskriver hur många elkrediter (hur mycket utsläppsminskning) drivmedelsbolagen behöver köpa per liter levererat drivmedel för att uppfylla reduktionsplikten, givet den valda volyminblandningen av biodrivmedel. Volyminblandningen som precis uppfyller kravet kan därför skrivas som:

$$\beta_v = \frac{R \cdot u_f \cdot e_f - \kappa_v}{u_f \sum_i e_{b,i} \delta_{b,i} - \sum_i u_{b,i} e_{b,i} \delta_{b,i} + R u_f (e_f - \sum_i e_{b,i} \delta_{b,i})} \quad [\text{A.4}]$$

I [A.4] motsvarar  $\beta_v$  biodrivmedlets andel av den totala volyminblandning som precis uppfyller reduktionsplikten. Ekvationen visar att elkrediter kan minska inblandningsbehovet.

## PRISEFFEKTER

Eftersom  $V_{b,i} = \delta_{b,i} V_b$ , kan inblandning av biodrivmedel  $i$  uttryckas som  $\beta_{v,i} = \frac{\delta_{b,i} V_b}{V_f + V_b} = \delta_{b,i} \cdot \beta_v$ . Givet fungerande konkurrens på drivmedelsmarknaden kan pumppriset med elkrediter (inklusive moms) skrivas som:

$$P = (\beta_v \sum_i \delta_{b,i} P_{b,i} + (1 - \beta_v) P_f + s + \kappa_v P_e) \cdot (1 + \text{moms})$$

där  $P_{b,i}$  är priset på de biogena drivmedlen,  $P_f$  är priset på det fossila drivmedlet och  $s$  anger punktskatterna.  $P_e$  avser priset på elkrediter och  $\kappa_v$  avser det normaliserade antalet elkrediter.

De regelförändringarna som trädde i kraft den 1 juli 2025 innebär att det kan urskiljas två olika effekter på inblandning av biodrivmedel och därmed på pumppriset: dels en effekt till följd av en höjd reduktionsplikt, dels en effekt till följd av en möjlighet att köpa elkrediter. Nedan redogör vi hur dessa två effekter kan beskrivas i matematiska termer. Här bortser vi från ett momspåslag och en sänkning av drivmedelsskatten.

Dessa två effekter kan beräknas genom att totaldifferentiera funktionen för pumppriset (exklusive moms och drivmedelsbeskattning):

$$dP = \frac{\partial P}{\partial R} dR + \frac{\partial P}{\partial F_{el}} dF_{el}$$

Syftet med en totaldifferentiering är, i det här fallet, att formellt analysera hur drivmedelspriset påverkas av samtidiga förändringar i reduktionsplikten ( $dR$ ) och mängden elkrediter ( $dF_{el}$ ). Genom att derivera prisfunktionen med avseende på dessa variabler kan vi isolera och kvantifiera de separata marginalpriseffekterna.

Sammanlagt blir reduktionspliktens totala effekter:<sup>35</sup>

$$\begin{aligned} dP = & \left( \sum_i \delta_{b,i} P_{b,i} - P_f \right) \left[ \frac{\partial \beta_v}{\partial R} dR + \frac{\partial \beta_v}{\partial F_{el}} dF_{el} \right] + \beta_v \left[ \frac{\partial \sum_i \delta_{b,i} P_{b,i}}{\partial R} dR + \right. \\ & \left. + \frac{\partial \sum_i \delta_{b,i} P_{b,i}}{\partial F_{el}} dF_{el} \right] + \frac{1}{V_f + V_b} \left[ F_{el} \frac{\partial P_e}{\partial R} + P_e \frac{\partial F_{el}}{\partial R} \right] dR + \frac{1}{V_f + V_b} \left[ P_e + F_{el} \frac{\partial P_e}{\partial F_{el}} \right] dF_{el} \end{aligned}$$

Uttrycket visar att den nya reduktionsplikten kan påverka pumppriset genom fyra huvudsakliga kanaler. *Den första effekten* uppstår eftersom en högre reduktionspliktsnivå ökar produktionskostnaderna genom ökad inblandning av dyrare biodrivmedel. Marknaden för elkrediter kan dock påverka inblandningen av biodrivmedel. Eftersom  $R$  är politiskt bestämd gäller att  $\frac{\partial \beta_v}{\partial F_{el}} < 0$ , vilket innebär att en ökad användning av elkrediter kan dämpa priseffekten av ett högre inblandningskrav.

*Den andra termen* fångar hur reduktionsplikten påverkar priset på biodrivmedel. Ett högre inblandningskrav ökar efterfrågan och därmed priset på biodrivmedel ( $\frac{\partial \sum_i \delta_{b,i} P_{b,i}}{\partial R} > 0$ ), medan ökad användning av elkrediter tenderar att pressa ned priset ( $\frac{\partial \sum_i \delta_{b,i} P_{b,i}}{\partial F_{el}} < 0$ ). Effekterna på priset på den fossila komponenten antas vanligen vara försumbara, eftersom Sverige är en liten aktör på den globala marknaden för fossila bränslen. Därför sätts  $\frac{\partial P_f}{\partial F_{el}} = 0$ .

De sista två termerna beskriver övriga effekter. Ett högre inblandningskrav kan påverka priset och efterfrågan på elkrediter. Vidare kan ett större antal elkrediter på marknaden påverka priset på själva elkrediterna.

Före den 1 juli existerade ingen marknad för elkrediter, vilket innebär att det inte går att empiriskt uppskatta exempelvis  $\frac{\partial F_{el}}{\partial R}$  och  $P_e + F_{el} \frac{\partial P_e}{\partial F_{el}}$ . Den totala priseffekten uppskattas därför genom en direkt jämförelse av drivmedelspriserna före och efter förändringen av reduktionsplikten och införandet av elkrediter.

---

<sup>35</sup> Derivat av  $\kappa_v$  med avseende på  $F_{el}$  är lika med 1 och kan därför utlämnas i ekvationen.

För en sådan jämförelse definieras olika drivmedelspriser. Pumppriset utan elkrediter och lägre inblandning av biodrivmedel, det vill säga det pumppris som gällde innan den 1 juli 2025, definieras som:

$$P = (\beta_v \sum_i \delta_{b,i} P_{b,i} + (1 - \beta_v) P_f + s) \cdot (1 + moms) \quad [A.5]$$

där  $\beta_v$  är inblandning innan höjning av reduktionsplikten och utan möjlighet att köpa elkrediter,  $P_b$  är priset på biogena komponenter under samma förutsättningar,  $s$  innebär skatt före 1 juli.

Pumppriset med högre inblandning av biodrivmedel utan elkrediter och med förändrade punktskatter kan uttryckas som:

$$P' = (\beta'_v \sum_i \delta_{b,i} P'_{b,i} + (1 - \beta'_v) P_f + s') \cdot (1 + moms) \quad [A.6]$$

där  $\beta'_v$  är inblandning efter höjning av reduktionsplikten och utan möjlighet att köpa elkrediter,  $P'_b$  är priset på biogena komponenter under samma förutsättningar,  $s'$  innebär skatt efter 1 juli.

I enlighet med Konjunkturinstitutet (2023d, 2024) antas att priset på biokomponenter kan variera, medan priset på fossila bränslen hålls konstant. Skälet är att Sveriges andel av den globala efterfrågan är betydligt större för biogena komponenter än för fossila komponenter. Reduktionsplikten innebär att drivmedelsleverantörerna måste blanda in relativt dyra biogena komponenter och samtidigt fasa ut billigare fossila komponenter. Därför är det mer sannolikt att svenska regelförändringar påverkar priserna på just biogena komponenter.<sup>36</sup> En eventuell ökad efterfrågan på biogena komponenter kan även ge upphov till prisförändringar på biodrivmedel.

Utöver detta tillkommer effekterna av elkrediter. Delvis behöver drivmedelsleverantören köpa elkrediter från operatörer av publika laddstationer. Samtidigt kan leverantören välja att blanda in mindre mängder biodrivmedel (och mer fossil drivmedel), vilket påverkar efterfrågan på och därmed även priset på biodrivmedel.

Priset med högre inblandning av biodrivmedel, elkrediter och med förändrade punktskatter kan formuleras som

$$P'' = (\beta''_v \sum_i \delta_{b,i} P''_{b,i} + (1 - \beta''_v) P_f + s' + P_e \cdot \kappa_v) \cdot (1 + moms) \quad [A.7]$$

där  $\beta''_v$  är inblandning efter höjning av reduktionsplikten och införandet av elkrediter,  $P''_b$  är priset på biogena komponenter under samma förutsättningar,  $s'$  innebär skatt efter 1 juli. I modellen antas  $\delta_{b,i}$  vara konstant, men i praktiken kan drivmedelsbolagen justera inblandningen.

Inblandningskraven kan uttryckas enligt följande:

$$\beta_v = \frac{R \cdot u_f \cdot e_f}{u_f \sum_i e_{b,i} \delta_{b,i} - \sum_i u_{b,i} e_{b,i} \delta_{b,i} + R u_f (e_f - \sum_i e_{b,i} \delta_{b,i})}$$

---

<sup>36</sup> Marknaden för HVO har dock blivit betydligt större under de senaste åren med ett ökat utbud på den globala marknaden (IVL 2024), vilket innebär att även prisförändringen för HVO på grund av höjningen av reduktionsplikten kan vara försumbar i praktiken.

$$\beta'_v = \frac{R' \cdot u_f \cdot e_f}{u_f \sum_i e_{b,i} \delta_{b,i} - \sum_i u_{b,i} e_{b,i} \delta_{b,i} + R' u_f (e_f - \sum_i e_{b,i} \delta_{b,i})}$$

$$\beta''_v = \frac{R' \cdot u_f \cdot e_f - \kappa_v}{u_f \sum_i e_{b,i} \delta_{b,i} - \sum_i u_{b,i} e_{b,i} \delta_{b,i} + R' u_f (e_f - \sum_i e_{b,i} \delta_{b,i})}$$

Där  $\beta_v$ , avser volyminblandningen med lägre reduktionsplikt och utan elkrediter,  $\beta'_v$  volyminblandningen med högre reduktionsplikt och utan elkrediter samt  $\beta''_v$  volyminblandningen med högre reduktionsplikt och elkrediter.

$\beta''_v$  kan därmed uttryckas som:

$$\begin{aligned} \beta''_v &= \frac{R' \cdot u_f \cdot e_f - \kappa_v}{u_f \sum_i e_{b,i} \delta'_{b,i} - \sum_i u_{b,i} e_{b,i} \delta'_{b,i} + R' u_f (e_f - \sum_i e_{b,i} \delta'_{b,i})} \\ &= \beta'_v - \frac{\kappa_v}{\underbrace{u_f \sum_i e_{b,i} \delta'_{b,i} - \sum_i u_{b,i} e_{b,i} \delta'_{b,i} + R' u_f (e_f - \sum_i e_{b,i} \delta'_{b,i})}_D} \end{aligned} \quad [\text{A.8}]$$

Som diskuterades tidigare uppskattas den totala priseffekten av reduktionsplikten genom en direkt jämförelse av drivmedelspriserna före och efter förändringen av reduktionsplikten, dvs.  $P'' - P$ .

Prisdifferensen kan uttryckas med [A.5] och [A.7] (exklusive moms)

$$\Delta P = \beta''_v \sum_i \delta_{b,i} P''_{b,i} - \beta_v \sum_i \delta_{b,i} P_{b,i} + (\beta_v - \beta''_v) P_f + \kappa_v P_e \quad [\text{A.9}]$$

Prisskillnaden, inklusive moms, är lika med

$$\Delta P = (\beta''_v \sum_i \delta_{b,i} P''_{b,i} - \beta_v \sum_i \delta_{b,i} P_{b,i} + (\beta_v - \beta''_v) P_f + \kappa_v P_e) \cdot (1 + \text{moms}) \quad [\text{A.10}]$$

Det går att visa att detta är lika med

$$\begin{aligned} \Delta P &= \left[ (\beta'_v - \beta_v) \left( \sum_i \delta_{b,i} P_{b,i} - P_f \right) + \beta'_v \left( \sum_i \delta_{b,i} (P''_{b,i} - P_{b,i}) \right) \right. \\ &\quad \left. + \kappa_v P_e - \frac{\kappa_v}{D} (\sum_i \delta_{b,i} P''_{b,i} - P_f) \right] (1 + \text{moms}) \end{aligned} \quad [\text{A.11}]$$

En sådan utformning av priseffekten kan göra det lättare att förstå och tolka de olika priskomponenterna. Den första termen motsvarar effekten av den högre inblandningen. Den andra termen fångar hur priset på biodrivmedel påverkas av den ökade inblandningen och användningen av elkrediter. Termen  $\kappa_v P_e - \frac{\kappa_v}{D} (\sum_i \delta_{b,i} P''_{b,i} - P_f)$  beskriver interaktionen mellan inblandningen av biodrivmedel och elkrediter och benämns därför som *övriga effekter*.

Den sammanlagda effekten av reduktionsplikten och skattelättnader kan därför formuleras som:

$$\Delta P = \left[ (\beta'_v - \beta_v) \left( \sum_i \delta_{b,i} P_{b,i} - P_f \right) + \beta'_v \left( \sum_i \delta_{b,i} (P''_{b,i} - P_{b,i}) \right) \right. \\ \left. + \kappa_v P_e - \frac{\kappa_v}{D} (\sum_i \delta_{b,i} P''_{b,i} - P_f) + s' - s \right] (1 + moms) \quad [\text{A.12}]$$

#### UTSLÄPP VID OLIKA INBLANDNING AV BIODRIVMEDEL

För att ge en översiktlig uppskattning av hur användningen av elkrediter påverkar utsläppen från drivmedelskonsumtionen jämför vi utsläppen vid olika nivåer av inblandning av biodrivmedel. Utsläppen vid en högre andel biodrivmedel och med möjlighet att köpa elkrediter kan uttryckas som

$$\beta''_v \sum_i \delta_{b,i} u_{b,i} e_{b,i} + (1 - \beta''_v) u_f e_f \quad [\text{A.13}]$$

där  $\delta_{b,i} = \delta'_{b,i} = \delta''_{b,i}$  antas (i enlighet med formeln [A.12]). Detta jämförs med utsläppen i ett scenario utan elkrediter och med en mindre ambitiös reduktionsplikt

$$\beta_v \sum_i \delta_{b,i} u_{b,i} e_{b,i} + (1 - \beta_v) u_f e_f \quad [\text{A.14}]$$

Skillnaden mellan [A.13] och [A.14] blir

$$(\beta''_v - \beta_v) \left[ \sum_i \delta_{b,i} u_{b,i} e_{b,i} - u_f e_f \right]$$

## Bilaga B Beräknad priseffekt av reduktionsplikten

I denna bilaga uppskattas priseffekten av den nya reduktionsplikten. Eftersom det i skrivande stund saknas tillgängliga data om marknaden för elkrediter, syftar uppskattningen till att ange en möjlig maximal priseffekt. Robusthet av resultaten testades med alternativa metoder och antaganden (se bilaga D).

### DIESEL

I brist på information om priserna för de biokomponenter som används vid låginblandning<sup>37</sup> används historiska (dagliga) marknadspriser till företagskunder på HVO100<sup>38</sup> och marknadspriser till truckkunder på FAME100.<sup>39</sup> HVO100 och FAME100 är berättigade till 100 procents avdrag från energi- och koldioxidskatt och får inte användas för att möta reduktionsplikten. HVO100 och FAME100 är därför endast approximationer för det drivmedel som låginblandas i fossil diesel (Konjunkturinstitutet 2023b). En alternativ datakälla är europeiska marknadspriser på HVO men tillgång till en sådan prisserie saknas.

Priset på den fossila komponenten,  $P_f$ , som används vid låginblandning, saknas också. I avsaknad av tillgängliga prisuppgifter används två metoder för att approximera detta pris. Den första är att använda priset på diesel på börsen i Rotterdam som referens. Detta pris antas spegla kostnaderna för råoljans raffinering samt för de fossila tillsatser som används för att justera kvaliteten på den färdiga produkten, diesel. Valet motiveras av att dieselpriiset på börsen är jämförbart med det fossila priset för bensin på börsen. Eftersom både bensin och diesel framställs ur råolja och utgör bulkprodukter är det rimligt att anta att deras distributions- och transportkostnader till drivmedelsstationer är likartade. Vidare konstaterar Konkurrensverket (2024) att Circle K saknar egen produktion av diesel och bensin i Sverige och i stället är en stor importör av dessa drivmedel. Därmed bör priset på den fossila komponenten i huvudsak spegla inköpskostnaderna på råvarubörsen. Den 1 juli 2025 uppgick priset på diesel<sup>40</sup> till 94,7 USD/fat, vilket motsvarar ungefär 5,7 kronor per liter.<sup>41</sup> Se ytterligare diskussion i bilaga D.

Volymandelarna  $\beta_v$  och  $\beta'_v$  beräknas med hjälp av

- Ekvationen [A.8]
- Antaganden om livscykelberäknade växthusgasutsläpp för fossila respektive biogena komponenter,  $u_f$  och  $u_{b,i}$
- Antaganden om energinnehåll per liter för fossila respektive biogena komponenter,  $e_f$  och  $e_{b,i}$
- Volymer utlevererad drivmedel (tillhandahålls av Drivkraft Sverige)

---

<sup>37</sup> Låginblandad diesel om inblandningsnivå av biodrivmedel är högst 97 procent.

<sup>38</sup> Se Neste MY Förnybar Diesel (HVO100) i "Prishistorik företag" på Priser (okq8.se)

<sup>39</sup> Se B100 på <https://www.circlek.se/foretag/fordonspark/truck/priser>

<sup>40</sup> World, Diesel, Ultra-Light, 10 ppm Sulphur, FOB Rotterdam, Average Price i Macrobond

<sup>41</sup> Med växelkurs 9,51 SEK/USD, 1 fat=159 liter

- Antal uppskattade elkrediter (se nästa avsnitt)

Inblandningen av biodrivmedel  $i$ ,  $\delta_{b,i}$ , uppskattas genom Energimyndighetens statistik om olika komponenter till reduktionspliktiga drivmedel.<sup>42</sup>  $\delta_{b,i}$  fångar hur stor andel av den totala biodrivmedelinblandningen utgörs av respektive drivmedel  $i$ . Andelen biodrivmedel består till 62 procent av HVO och till 38 procent av FAME (dvs.  $\delta_{b,HVO}=0,62$  och  $\delta_{b,FAME}=0,38$ ).

**Tabell 7 Nyckeltal för olika komponenter av diesel för rapporteringsår 2024**

| Komponent | Värmevärde (MJ/liter) | Växthusgasutsläpp (g CO <sub>2</sub> e/MJ) |
|-----------|-----------------------|--------------------------------------------|
| Fossil    | 35,3                  | 94                                         |
| HVO       | 35                    | 10,2                                       |
| FAME      | 33                    | 16,2                                       |

Anm. Värmevärden och livscykelbaserade växthusgasutsläpp avser de komponenter som ingår i drivmedel med reduktionsplikt.

Källor: Energimyndigheten (2025c) och Förordning (2018:195).

## ELKREDITER

Beräkningarna utgår från elanvändningen under antagandet att 8,3 procent av den beräknade elanvändningen förväntas hänföra sig till laddning av elbilar vid publika stationer.

Enligt Trafikanalys (2024a) fanns det 4 977 791 personbilar i trafik år 2024, varav 7,2 procent var batteridrivna elbilar och 6,3 procent laddhybrider. Sammantaget innebär detta att cirka 672 000 laddbara bilar kördes i Sverige 2024. Trafikanalys (2024b) anger att den genomsnittliga årliga körsträckan för både batteridrivna elbilar och laddhybrider är omkring 13 900 km. Den internationella energibyrån (IEA 2024) uppskattar vidare att en batteridrivna elbil förbrukar i genomsnitt 17,1 kWh per 100 km. Den totala elförbrukningen för elbilar kan därmed beräknas till:

$$13900 \text{ km} \cdot 0,17 \text{ kWh/km} \cdot 358\,400 = 0,85 \text{ TWh}.$$

IEA (2024) visar dessutom att laddhybrider i genomsnitt körs 40 procent på el. Elförbrukningen för laddhybrider blir därmed:

$$13900 \text{ km} \cdot 0,17 \text{ kWh/km} \cdot 0,4 \cdot 313\,600 = 0,3 \text{ TWh}.$$

Den sammanlagda elanvändningen för laddbara bilar i Sverige 2024 uppskattas således till cirka 1,15 TWh. Detta innebär att  $F_{el} = \frac{94 \text{ g/MJ} \cdot 115000000000 \text{ kWh} \cdot 0,98 \cdot 3,6}{1000000000} = 382,1 \text{ kt CO}_2\text{e}$ .

Eftersom reduktionsplikten gäller separat för bensin respektive diesel behöver även elkrediterna fördelas mellan dessa bränslen. Om hela  $F_{el}$  skulle tilldelas ett enda bränsle riskeras att snedvrider bilden av hur elkrediterna faktiskt påverkar kraven. Genom att dela upp  $F_{el}$  proportionellt (till exempel efter energibas eller utsläppsandel) speglas att elen ersätter både bensin- och dieseldrivna transporter. På så sätt kan man analysera hur

<sup>42</sup> <https://www.energimyndigheten.se/statistik/ovrig-energistatistik/statistik-om-biobranslen-och-drivmedel/>

elkrediterna minskar behovet av biodrivmedel i respektive bränsle och därmed deras priseffekter.

Enligt Drivkraft Sverige (2025) hade miljöklass 1 diesel (genomsnitt 2024, inklusive inblandning av FAME och HVO) och bensin (genomsnitt 2024, inklusive inblandning av etanol och bionafta) jämförbara utsläpp per megajoule. Det innebär att utsläppsandelen kan beräknas utifrån andelar för utlevererade diesel– respektive bensin). Vi uppskattar detta med hjälp av den årliga utlevererade drivmedelsvolymen, vilka är enligt statistik från Drivkraft Sverige<sup>43</sup> 5,7 miljarder liter diesel och 2,7 miljarder liter bensin. Om vi antar att elbilar ersätter fossila bilar proportionellt till dessa andelar, motsvarar det 382,1 kt CO<sub>2</sub>e i undvikna utsläpp, varav 258 kt CO<sub>2</sub>e för diesel. Vid publika laddningspunkter genereras, enligt resonemanget ovan,  $258 \text{ kt} \cdot 0,083 = 21,4 \text{ kt}$  CO<sub>2</sub>e undviken utsläpp, vilket motsvarar 21,4 miljoner elkrediter.

**Tabell 8 Beräkningar av priseffekter samt underliggande antaganden (diesel)**

|                                                         | Priset på elkrediter SEK/kg CO <sub>2</sub> e |      |      |
|---------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|------|------|
|                                                         | 0,8                                           | 1,5  | 2,8  |
| Reduktionspliktsnivå (1)                                | 0,06                                          | 0,06 | 0,06 |
| Reduktionspliktsnivå (2)                                | 0,10                                          | 0,10 | 0,10 |
| Skatt (1) (SEK/liter)                                   | 4,28                                          | 4,28 | 4,28 |
| Moms (SEK/liter)                                        | 1,25                                          | 1,25 | 1,25 |
| Beräknad volymandel biodrivmedel utan elkrediter (1)    | 0,07                                          | 0,07 | 0,07 |
| Beräknad volymandel biodrivmedel utan elkrediter (2)    | 0,12                                          | 0,12 | 0,12 |
| Beräknat pris fossilkomponent (1) (SEK/liter)           | 5,66                                          | 5,66 | 5,66 |
| Priskillnad biogen och fossil komponent (1) (SEK/liter) | 9,46                                          | 9,46 | 9,46 |
| Förändrad volymandel biogena komponenter                | 0,04                                          | 0,05 | 0,05 |
| Beräknad volymandel biodrivmedel med elkrediter (2)     | 0,12                                          | 0,12 | 0,12 |

<sup>43</sup> <https://drivkraftsverige.se/fakta-statistik/volymer/>

|                                                                                          | Priset på elkrediter SEK/kg CO <sub>2</sub> e |       |       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-------|-------|
|                                                                                          | 0,8                                           | 1,5   | 2,8   |
| Elkrediternas effekt på inblandningskravet (procent)                                     | -0,13                                         | -0,13 | -0,13 |
| Beräknad effekt av högre inblandning på pumppriset (SEK/liter)                           | 0,56                                          | 0,56  | 0,56  |
| Beräknad effekt per reduktionspliktsenhet (SEK/liter)                                    | 0,14                                          | 0,14  | 0,14  |
| Beräknad av effekt av högre priset på biodrivmedel på pumppriset (SEK/liter)             | 0,00                                          | 0,00  | 0,00  |
| Beräknad effekt per reduktionspliktsenhet (SEK/liter)                                    | 0,00                                          | 0,00  | 0,00  |
| Beräknad övriga effekter på pumppriset (SEK/liter)                                       | -0,01                                         | -0,01 | 0,00  |
| Beräknad effekt per reduktionspliktsenhet (SEK/liter)                                    | 0,00                                          | 0,00  | 0,00  |
| Beräknad total effekt på pumppriset (SEK/liter)                                          | 0,55                                          | 0,55  | 0,56  |
| Beräknad effekt per reduktionspliktsenhet (SEK/liter)                                    | 0,14                                          | 0,14  | 0,14  |
| Beräknad total effekt av reduktionsplikten och skattelättnader på pumppriset (SEK/liter) | 0,15                                          | 0,15  | 0,16  |

Anm. (1) och (2) indikerar dagen innan/ samma dag som höjningen av reduktionsplikten. Siffrorna i tabellen är avrundade, i beräkningarna används fler decimaler. Beräknad volymandel och priseffekter är avrundade till två decimaler.

Källor: Reduktionspliktsnivåerna är hämtade från Förordning (2025:589), skatt och moms från Skatteverket och energiinnehåll per liter (diesel, HVO och FAME) från Energimyndigheten (2025c). Livscykelberäknade växthusgasutsläpp för fossila komponenter är schablonvärden som hämtas från Förordning (2025:589) medan livscykelberäknade växthusgasutsläpp för biogena komponenter (HVO och FAME) erhållits från Energimyndigheten (2025c). Pumppris och priset på HVO och FAME är hämtade från OKQ8 medan priset på fossil diesel (Rotterdamsbörsen) hämtas från Macrobond.

## BENSIN

Beräkningarna för att uppskatta reduktionsplikts effekter för bensin följer i stort sett samma logik som för diesel. Bensinpriset delas upp i drivmedelsskatter, moms samt priset på de fossila och biobaserade komponenterna.

En viktig skillnad jämfört med diesel är att etanol utgör den dominerande biokomponenten i låginblandad bensin. Priset på etanolkomponenten uppskattas utifrån priset på höginblandad etanol (E85), med avdrag för den fossila andelen samt för skatt och moms (Energimyndigheten 2022).

Till skillnad från diesel kan priset på den fossila komponenten däremot inte beräknas direkt från försäljningspriset på biodrivmedel, eftersom även höginblandad etanol innehåller en viss fossil andel. I avsaknad av tillgänglig information om priserna på de fossila komponenter som används vid låginblandning används därför bensinpriset på börsen i Rotterdam som referens. Detta börspris antas återspegla kostnaderna för råoljans raffinering samt för de fossila tillsatser som används för att justera kvaliteten på slutprodukten (det vill säga bensin). Börspriset hämtades från Macrobond, vilket uppgick till 91,7 USD per fat den 1 juli 2025, vilket motsvarar 5,5 kronor per liter.

Andelen låginblandade biogena drivmedel och inblandningsnivå för E85 uppskattas från SCB:s bränslestatistik som rapporterar leveransen av E85 och andra drivmedel<sup>44</sup>.

<sup>44</sup> Se "Månatlig bränsle-, gas- och lagerstatistik" på <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/energi/tillforsel-och-anvandning-av-energi/manatlig-bransle-gas-och-lagerstatistik/>

**Tabell 9 Nyckeltal för olika komponenter av bensen för rapporteringsår 2024**

| Komponenter | Värmevärde<br>(MJ/liter) | Växthusgasutsläpp<br>(g CO <sub>2</sub> e/MJ) |
|-------------|--------------------------|-----------------------------------------------|
| Fossil      | 32,2                     | 94,0                                          |
| Etanol      | 21,1                     | 6,8                                           |
| Bionafte    | 31,3                     | 6,2                                           |

Anm. Värmevärden och livscykelbaserade växthusgasutsläpp avser de komponenter som ingår i drivmedel med reduktionsplikt.

Källor: Energimyndigheten (2025c) och Förordning (2018:195).

**Tabell 10 Beräkningar av prisseffekter samt underliggande antaganden (bensin)**

|                                                                                          | Priset på elkrediter SEK/kg CO <sub>2</sub> e |       |       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-------|-------|
|                                                                                          | 0,8                                           | 1,5   | 2,8   |
| Reduktionspliktsnivå (1)                                                                 | 0,06                                          | 0,06  | 0,06  |
| Reduktionspliktsnivå (2)                                                                 | 0,10                                          | 0,10  | 0,10  |
| Skatt (1) (SEK/liter)                                                                    | 5,11                                          | 5,11  | 5,11  |
| Moms (SEK/liter)                                                                         | 1,25                                          | 1,25  | 1,25  |
| Beräknad volymandel biodrivmedel (1)                                                     | 0,10                                          | 0,10  | 0,10  |
| Beräknad volymandel biodrivmedel (2)                                                     | 0,16                                          | 0,16  | 0,16  |
| Beräknat pris fossilkomponent (1) (SEK/liter)                                            | 5,49                                          | 5,49  | 5,49  |
| Priskillnad biogen och fossil komponent (1) (SEK/liter)                                  | 6,19                                          | 6,19  | 6,19  |
| Förändrad volymandel biogena komponenter                                                 | 0,06                                          | 0,06  | 0,06  |
| Beräknad volymandel biodrivmedel med elkrediter (2)                                      | 0,16                                          | 0,16  | 0,16  |
| Elkrediternas effekt på inblandningskravet (procent)                                     | -0,19                                         | -0,19 | -0,19 |
| Beräknad effekt av högre inblandning på pumppriset (SEK/liter)                           | 0,47                                          | 0,47  | 0,47  |
| Beräknad effekt per reduktionspliktsenhet (SEK/liter)                                    | 0,12                                          | 0,12  | 0,12  |
| Beräknad effekt av högre priset på biodrivmedel på pumppriset (SEK/liter)                | 0,00                                          | 0,00  | 0,00  |
| Beräknad effekt per reduktionspliktsenhet (SEK/liter)                                    | 0,00                                          | 0,00  | 0,00  |
| Beräknad övriga effekter på pumppriset (SEK/liter)                                       | -0,01                                         | -0,01 | 0,00  |
| Beräknad effekt per reduktionspliktsenhet (SEK/liter)                                    | 0,00                                          | 0,00  | 0,00  |
| Beräknad total effekt på pumppriset (SEK/liter)                                          | 0,46                                          | 0,46  | 0,47  |
| Beräknad effekt per reduktionspliktsenhet (SEK/liter)                                    | 0,11                                          | 0,12  | 0,12  |
| Beräknad total effekt av reduktionsplikten och skattelättnader på pumppriset (SEK/liter) | 0,06                                          | 0,06  | 0,07  |

Anm. (1) och (2) indikerar dagen innan respektive samma dag som höjningen av reduktionsplikten. Siffrorna i tabellen är avrundade, i beräkningarna används fler decimaler.

Källor: Reduktionspliktsnivåerna är hämtade från Förordning (2025:589). Skatt och moms är hämtade från Skatteverket. Energiinnehåll per liter (bensin, E85, bionafte) är hämtade från Energimyndigheten (2025c). Livscykelberäknade växthusgasutsläpp för fossila komponenter är schablonvärden hämtade från Förordning (2025:589). Livscykelberäknade växthusgasutsläpp för biogena komponenter (E85, bionafte) är hämtade från Energimyndigheten (2025c). Pumppris och priset på bionafte är hämtade från OKQ8, bensinpriset på Rotterdamsbörsen är hämtad från Macrobond.

## Bilaga C Ekonometrisk skattningar

Den ekonometrisk analysen i denna rapport följer den i Konjunkturinstitutet (2023a). Det svenska diesel- och bensinpriset jämförs med det danska i syfte att kontrollera för effekten av utbuds- och efterfrågeförändringar som påverkat priserna i båda länderna och därmed isolera och identifiera effekten av sänkningen av den svenska reduktionsplikten. Metoden är en difference-in-differences-ansats där effekten av reduktionsplikt-höjningen beräknas enligt följande:

$$(\bar{P}_{Sverige}^{efter} - \bar{P}_{Sverige}^{innan}) - (\bar{P}_{Danmark}^{efter} - \bar{P}_{Danmark}^{innan}) \quad [C.1]$$

Där  $\bar{P}_i^t$  är det genomsnittliga priset för tidsperiod  $t$ , i detta fall tidsperioden innan och efter reduktionspliktsförändringen, för land  $i$ , Sverige och Danmark. Ekvation [C.1] är ekvivalent med att skatta:

$$P_{produkt,sv,t} - P_{produkt,dk,t} * E_{\frac{sek}{dkk}}^t = \alpha + \beta_1 D_{höjning,t} + \varepsilon_t \quad [C.2]$$

I modellen ovan är utfallsvariabeln differensen i produktpris uttryckt i svenska kronor,  $P_{produkt,sv,t} - P_{produkt,dk,t} * E_{\frac{sek}{dkk}}^t$  där  $P_{produkt,i,t}$  är produktpriset i land  $i$  under period  $t$  och  $E_{\frac{sek}{dkk}}^t$  är växelkursen danska kronor mot svenska kronor.  $D_{höjning,t}$  är en dummyvariabel som antar värdet ett för en tidsperiod från och med 1 juli 2025 (då reduktionsplikten höjs) och noll innan.  $\beta_1$  är den skattade effekten av reduktionsplikt-höjning,  $\alpha$  är en konstant som fångar strukturella skillnader i prisnivån mellan länderna och  $\varepsilon_t$  är en felterm.

Utöver specifikation [C.2] skattas en annan specifikation där växelkursen inkluderas som en kontrollvariabel.<sup>45</sup> Denna modell är specificerad enligt följande:

$$P_{produkt,sv,t} - P_{produkt,dk,t} * E_{\frac{sek}{dkk}}^t = \alpha + \beta_1 D_{höjning,t} + \beta_2 E_{\frac{sek}{dkk}}^t + \varepsilon_t \quad [C.3]$$

### SAMBAND MELLAN PRODUKT- OCH PUMPPRIS

I bilagan härleds inverkan av reduktionsplikten på produktpriset i de ekonometrisk beräkningarna för att kunna jämföra de empiriska och teoretiska uppskattningarna.

Produktpriset definieras som pumppriset exklusive mervärdesskatt och punktskatter. Det motsvarar därmed drivmedelsbolagens kostnad för de fossila och biogena komponenterna. Reduktionspliktens inverkan på produktpriset kan förenklat beräknas som skillnaden mellan produktpriset efter respektive före förändringen av reduktionsplikten:

$$produktpris_2 - produktpris_1 = \frac{dieselpris_2}{1 + moms} - skatt - \left( \frac{dieselpris_1}{1 + moms} - skatt \right)$$

Beräkningen utgår från att varken mervärdesskatten eller punktskatterna förändras.

Dieselpriiset efter förändringen av reduktionsplikten kan uttryckas som:

---

<sup>45</sup> Se Konjunkturinstitutet (2023c) för utförlig diskussion om varför växelkurs bör inkluderas i modellen.

$$dieselpri s_2 = dieselpri s_1 + \Delta p,$$

där  $\Delta p$  innebär reduktionsplikten s effekt på pumppri set. Detta indikerar att

$$produktpri s_2 - produktpri s_1 = \frac{\Delta p}{1 + moms}$$

Reduktionsplikten s effekt på pumppri set i den ekonometriska skattningen kan därmed uttryckas baserad på skillnaden mellan effekten av reduktionsplikten på produktpri set och mervärdesskatten. Skillnaden i produktpri s,  $produktpri s_2 - produktpri s_1$ , motsvarar  $\beta_1$  i ekvation [C.3] (se bilaga C). Exempelvis innebär detta att den skattade effekten av reduktionsplikten på bensinpri set vid pump uppgår till mellan 0,5 och 0,8 kronor per liter.<sup>46</sup> För diesel beräknas effekten uppgå till mellan 0,5 och 0,7 kronor per liter.<sup>47</sup> Reduktionsplikten påverkar pri set på de biogena komponenterna genom ökad inblandning, högre efterfrågan och via effekter från elkrediter. Resultaten ovan speglar därför effekten av förändringar i dessa komponenters pri ser. Punktskatterna påverkas däremot inte av reduktionsplikten, utan slår igenom i pumppri serna genom skattelättnader.

För att undersöka om de teoretiskt beräknade och empiriskt skattade resultaten skiljer sig åt på ett statistiskt signifikant sätt tillämpas ett t-test. Testet används för att pröva om den estimerade koefficienten skiljer sig från ett givet värde – i detta fall de teoretiskt beräknade värdena. Teststatistiken beräknas som  $(\hat{\beta} - \beta_0)/SE(\hat{\beta})$  av Stata, och signifikansen bedöms utifrån det tillhörande p-värdet (eller motsvarande t-värde). Ekvationen ovan och tabell 6 visar att den teoretiska effekten av reduktionsplikten på produktpri set av diesel ligger mellan  $0,55/1,25 = 0,44$  och  $0,56/1,25 = 0,45$  kronor per liter. Enligt t-testerna skiljer sig dessa värden inte statistiskt signifikant från resultaten i tabell 4, med undantag för värdet 0,56 kronor per liter i samma tabell. Den teoretiskt beräknade prisseffekten av reduktionsplikten på produktpri set av bensin ligger mellan  $0,46/1,25 = 0,37$  och  $0,47/1,25 = 0,38$  kronor per liter. Med undantag för värdet 0,42 kronor per liter i Tabell 4 skiljer sig dessa värden statistiskt signifikant från resultaten i samma tabell.

---

<sup>46</sup>  $0,42 \times 1,25 = 0,53$  och  $0,58 \times 1,25 = 0,73$  kronor per liter (se även tabell 5 för reduktionsplikten s effekt på produktpri set)

<sup>47</sup>  $0,47 \times 1,25 = 0,59$  och  $0,56 \times 1,25 = 0,7$  kronor per liter (se även tabell 4 för reduktionsplikten s effekt på produktpri set)

## Bilaga D Resultatens robusthet

Den teoretiska analysen bygger på flera antaganden. I denna bilaga analyserar vi därför resultatens robusthet.

### ALTERNATIVA ANTAGANDEN OM DEN FOSSILA KOMPONENTEN

En alternativ metod för att skatta priset på den fossila komponenten följer Konjunkturinstitutet (2023c). Denna metod baseras på att den fossila priskomponenten kan härledas från ekvation [A.5].

$$P_f = \left( \frac{\text{dieselpris}}{1+moms} - \text{punktskatter} - \beta_v \sum_i \delta_{b,i} P_{b,i} \right) / (1 - \beta_v) \quad [\text{D.1}]$$

Med andra ord kan priset på den fossila komponenten beräknas genom att subtrahera de biogena priskomponenterna från det totala produktpriset.

Den faktiska inblandningen kan också avvika från den nivå som antas i den teoretiska analysen. I modellen utgår vi från en inblandning som precis uppfyller reduktionsplikten, eftersom en högre inblandning kan leda till ökade drivmedelspriser. Regelverket medger dock en högre andel biodrivmedel än den som används i analysen. Enligt SCB (2025) uppgick den faktiska inblandningen av biodrivmedel till 8,3 procent i juni 2025 medan i modellen används ungefär 7,1 procent.

Baserade på komponentpriset och inblandningen beräknade vi reduktionsplikten pris-effekt med olika antaganden. I det första antagandet utgår vi från att priset på den fossila komponenten motsvarar det värde som anges i ekvation D.1, och att volyminblandningen motsvarar den nivå som precis uppfyller reduktionsplikten (dvs. ungefär 7,11 procent). Enligt huvudmetoden uppgår priset på den fossila komponenten till 5,7 kronor per liter, medan den alternativa metoden ger ett högre pris, cirka 8,7 kronor per liter.

Orsaken till denna skillnad är inte helt klar, men det finns flera möjliga förklaringar. En del av skillnaden kan bero på att drivmedelsbolagens marginaler inkluderas när de olika priskomponenterna dras av från produktpriset, medan börspriset inte omfattar dessa vinster. Enligt Konkurrensverket (2024) uppgick vinsten till cirka 1 krona per liter för diesel under 2023. Den kraftiga sänkningen av reduktionsplikten kan dessutom ha påverkat vinstnivåerna, även om det, såvitt vi vet, saknas publicerade rapporter som analyserar drivmedelsbolagens vinster för 2024 eller 2025. Skillnaden kan också delvis förklaras av variationer i den faktiska inblandningen och priset på de olika komponenterna.

Ett alternativt scenario antar att priset på den fossila komponenten uppgår till 5,7 kronor per liter och att inblandningen av biodrivmedel motsvarar 8,3 procent. I det sista scenariot antas samma inblandning av biodrivmedel (8,3 procent), men ett högre pris på den fossila komponenten – 8,6 kronor per liter. Det högre priset beror på att en större inblandning av biodrivmedel leder till ett lägre beräknat pris på den fossila komponenten.

### ANTAGANDEN OM PRISET PÅ BIODRIVMEDEL

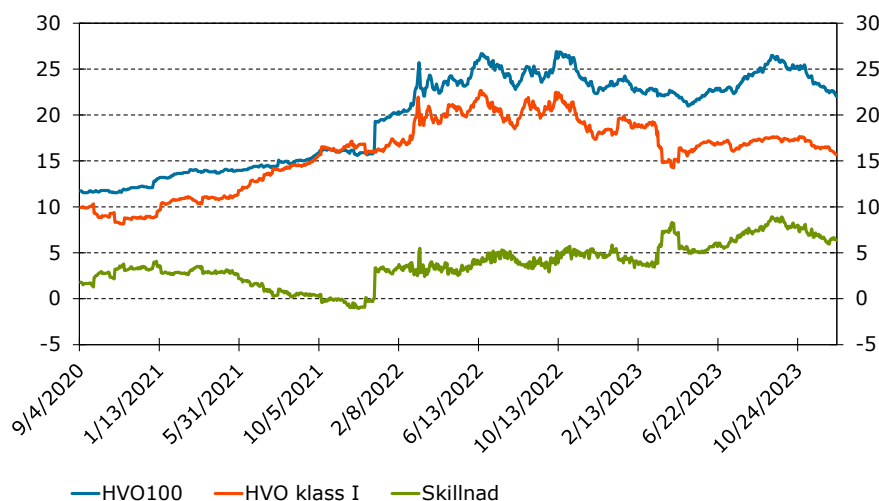
Slutligen varierar vi antagandena om biodrivmedlens priser. I modellen antas priset på biodrivmedel motsvara priset på HVO100 och FAME100, eftersom det saknas

tillförlitlig information om priserna för de faktiskt inblandade biodrivmedlen. I praktiken är dessa priser sannolikt lägre. För att bedöma hur denna skillnad kan påverka resultaten analyserar vi prisdifferensen mellan nettopriset på HVO100 för företag hos OKQ8 och priset på RED HVO fob ARA range Class 1 enligt Argus (därefter HVO klass I).<sup>48</sup> Prisserierna jämförs för perioden 2020–2023, då fullständiga data finns tillgängliga. Dessutom jämförs resultaten med uppgifter från Argus (2025).

Diagram 7 visar prisutvecklingen för HVO100 och HVO klass I samt skillnaden mellan dessa prisserier. Under perioden med lägre inblandningskrav, 2020–2022, uppgick pris-skillnaden till som mest cirka 5 kronor per liter. Efter 2022 har skillnaden dock överstigit denna nivå. Eftersom inblandningskravet är relativt lågt under 2024 och 2025, samt-digt som utbudet av HVO har ökat under de senaste åren (se IVL 2024), är det rimligt att anta att prisskillnaden inte överstiger 5 kronor per liter. Detta antagande ligger i linje med uppgifter från Argus (2025), som anger att priset på HVO klass I uppgick till mellan 1893 och 1906 USD per ton den 24 juli 2025, vilket motsvarar ungefär 2 kronor per liter (med medelvärdet 1900 USD per ton). Mot denna bakgrund antar vi att priserna på HVO100 och FAME100 den 1 juli 2025 var 5 kronor lägre än de faktiska nivåerna, det vill säga 10,22 respektive 9,96 kronor per liter i stället för 15,22 respektive 14,96 kronor per liter. Priset på den fossila komponenten och inblandningen är som i huvudmodellen.

**Diagram 7 Priset på HVO klass I och HVO 100**

Kronor per liter



Anm. Fob ARA range Class I midpoint USD/t prompt, priset konverterats till kronor.

Källor: Argus Media Group och OKQ8.

## RESULTATEN

Tabell 11 sammanfattar resultaten för diesel enligt huvudmetoden samt de alternativa beräkningsmetoderna. Resultaten visar att utfallet kan variera avsevärt beroende på de

<sup>48</sup> HVO som uppfyller EU:s förnybarhetsdirektiv och har den bästa klimatprestandan bland de olika HVO-klas-serna. Insatsvaran handlas på marknader i bland annat Amsterdam och Rotterdam, och priset som rapporteras av Argus speglar dessa transaktioner. Till dessa marknadspriser tillkommer kostnader för transport och andra han-delsmarginaler för att fastställa produktpriskomponenten (Konjunkturinstitutet 2023c). Trots detta utgör Arguspriset en god utgångspunkt för att analysera priset på de biodrivmedel som drivmedelsbolagen blandar in i diesel.

antaganden som används. Exempelvis uppgår den lägsta beräknade effekten av reduktionsplikten på pumppriset till ungefär 0,3 kronor per liter, vilket motsvarar 47 procent av resultatet enligt huvudmetoden. Trots skillnaderna mellan beräkningsmetoderna indikerar resultaten att den teoretiska prisseffekten av reduktionsplikten på pumppriset är relativt begränsad.

**Tabell 11 Sammanfattning av rapportens resultat med alternativa beräkningar**

Kronor per liter

| Teoretiska beräkningar                                                       | Diesel - alternativ |                | Diesel - huvudmetod |                |
|------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----------------|---------------------|----------------|
|                                                                              | Utan elkrediter     | Med elkrediter | Utan elkrediter     | Med elkrediter |
| Elkrediternas effekt på inblandningskravet (procent)                         | –                   | –0,13          | –                   | –0,13          |
| Beräknad effekt av reduktionsplikten på pumppriset                           | 0,26-0,42           | 0,26-0,41      | 0,56                | 0,55–0,56      |
| Beräknad effekt av reduktionsplikten på pumppriset per reduktionspliktsenhet | 0,07-0,10           | 0,06-0,10      | 0,14                | 0,14           |
| Beräknad effekt av regelförändringar på pumppriset                           | –0,14-0,02          | –0,14-0,01     | 0,16                | 0,15-0,16      |

Anm: "Utan elkrediter" i de teoretiska beräkningarna avser "effekten av högre inblandning" (se ekvation [2] och Tabell 8), "Med elkrediter" avses summan av den totala effekten av reduktionsplikten (inklusive "övriga effekter" och "effekten av högre priser", se ekvation [2] och Tabell 8). "Regelförändringar" avser förändringar i drivmedelsbeskattningar och reduktionsplikten. Siffrorna är avrundade till två decimaler för att underlätta läsningen. Enligt huvudmetoden uppgår priset på den fossila komponenten till 5,7 kronor per liter och inblandningen är lika med 7,1 procent.

Källor: Energimyndigheten, SCB, Riksdagen samt Konjunkturinstitutets egna antaganden och beräkningar.