



RIKSREVISIONEN

Bilaga till granskningsrapport

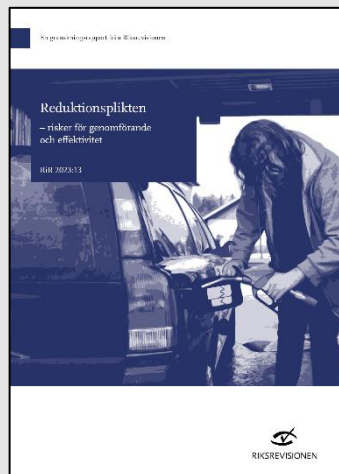
Datum: 2023-05-30

Diarienummer: 3.1.1-2022-0713

RiR 2023:13

Bilaga 3

Analys drivmedelspriser



Reduktionsplikten

– risker för genomförande och effektivitet

Innehåll

Val av statistik och jämförelseländer	3
Analys av reduktionspliktens påverkan på dieselpriiset	8
Jämförelse av prisskillnad vid olika reduktionsnivåer	8
Fördjupad analys med regressionsanalyser	11
Behandling av statistik från Weekly oil Bulletin	16

Val av statistik och jämförelseländer

Vi har undersökt vilken påverkan reduktionsplikten har haft på dieselpriset¹. Till undersökningen har vi använt statistik från Europeiska kommissionens webbsida Weekly oil bulletin² om drivmedelspriser i EU-länder³. Vi har använt statistik för dieselpriser exklusive skatt, så kallade produktpriser, för att inte behöva ta hänsyn till förändringar i skattesatser under den undersökta tidsperioden.

Undersökningen omfattar perioden 1 januari 2017 till 31 januari 2023, totalt 318 veckovisa observationer. För vissa veckor saknas uppgifter, det rör sig om 2–3 veckor varje år runt jul, nyår och påsk. Dessa saknade värden har vi interpolerat. Priserna är konverterade till svenska kronor per liter med de växelkurser som finns i Weekly oil bulletin.

För att undersöka vilken påverkan reduktionsplikten haft på dieselpriset i Sverige har vi jämfört prisutvecklingen i Sverige med prisutvecklingen i andra länder, som inte infört lika starka styrmedel för inblandning av biodrivmedel i fossil diesel.

Vi har i första hand utgått från att Sveriges grannländer är lämpligast för jämförelser. Danmark och Finland finns med i Weekly oil bulletin och har dessutom haft lägre inblandningsmandat respektive reduktionsplikt, se tabell 1. Ett inblandningsmandat innebär att en viss andel av volymen eller energimängden i sålda drivmedel ska utgöras av biodrivmedel.

¹ Kravet på reduktion av växthusgasutsläpp har inte varit lika hög för bensin som för diesel eftersom det inte går att blanda in lika mycket biodrivmedel i bensin om i diesel. Därför har vi gjort analysen för diesel. Vi gjorde inledningsvis en jämförelse av bensinpriserna i Sverige och andra länder och observerade inga noterbara skillnader som var värda att analysera vidare.

² Europeiska kommissionen, "Weekly oil bulletin", https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en, hämtad 2023-02-13.

³ Österrike, Belgien, Bulgarien, Kroatien, Cypern, Tjeckien, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Tyskland, Grekland, Ungern, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Sverige.

Tabell 1. Reduktionsplikt respektive inblandningsmandat i Sverige, Danmark och Finland under den undersökta perioden.

	Bensin	Diesel		
	Sverige reduktion	Sverige reduktion	Danmark inblandning	Finland inblandning
2017-01-01	-	-		12
2018-01-01	2,6 ¹	19,3		15
2019-01-01	2,6	20,0		18
2020-01-01	4,2	21,0	7,6	20
2021-01-01	6,0 ²	26,0	7,6	18 ³
2022-01-01	7,8	30,5	3,4	19,5 (12) ⁴
2023-01-01	7,8 ⁵	30,5	3,4	13,5

¹ Sverige införde denna nivå 2018-07-01.

² Sverige införde denna nivå 2021-08-01.

³ Finland tillät inte längre så kallad dubbelräkning för vissa råvaror från och med 2021 och därför ser nivån lägre ut men innebär egentligen en högre inblandningsnivå än tidigare.

⁴ Finland sänkte i augusti 2022 inblandningsmandatet med 7,5 procentenheter i syfte att sänka dieselpriiset.

⁵ Sverige pausade höjningen av sin reduktionsplikt från och med 2023-01-01.

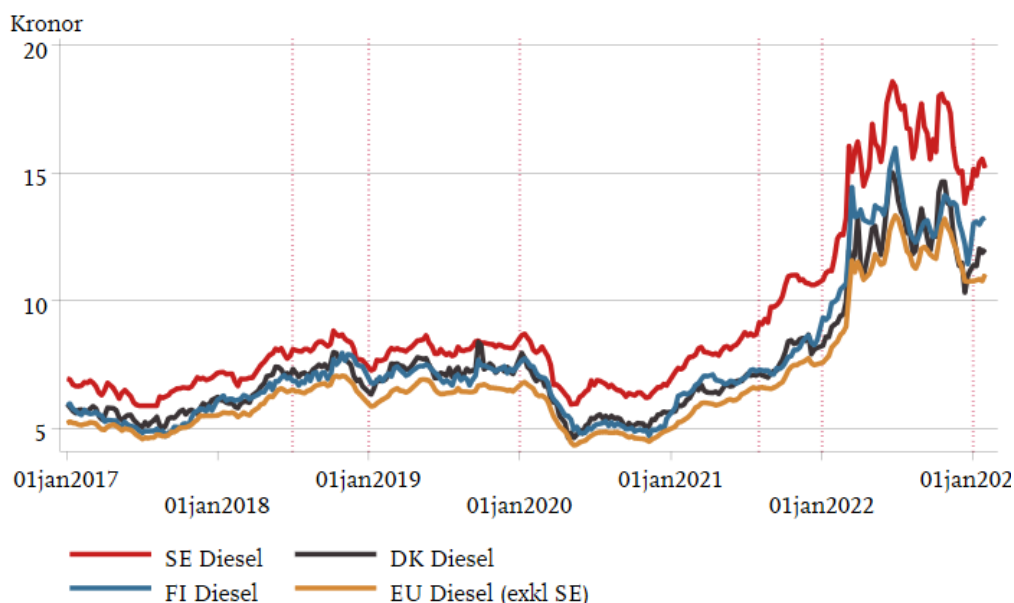
Genom att anta att dieselpriiset i olika länder, förutom inblandningen av biodrivmedel, påverkas av samma saker och på samma sätt kan vi använda tidpunkterna för införandet av reduktionsplikten och höjningar av reduktionsnivån för att estimerar hur reduktionsplikten påverkat priserna i Sverige. Danmark har under en stor del av den undersökta tidsperioden haft ett inblandningsmandat på 7,6 procent för diesel, men har sedan 1 januari 2022 en reduktionsplikt om 3,4 procent. Finland hade ett inblandningsmandat om 20 procent under 2022, men valde i juli 2022 att sänka nivån till 12 procent för innevarande år och 13,5 procent för 2023⁴ i syfte att motverka de höga dieselpriiserna.⁵ Vi har därför bedömt att Danmark är ett bättre jämförelseland, eftersom de har haft ett stabilt och lågt inblandningsmandat och sedan en låg reduktionsplikt och därmed få eller inga förändringar som i övrigt skulle påverka prisskillnaden för diesel mellan Sverige och Danmark. Därutöver har vi jämfört prisutvecklingen i Sverige med ett genomsnitt för EU exklusive Sverige, eftersom det minimerar påverkan av enskilda länders olika förutsättningar, politiska beslut med mera.

⁴ 657/2022. Lag om ändring av 5 § och temporär ändring av 5 b § i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport.

⁵ Energimyndigheten, *Läget på energimarknaderna – Biodrivmedel och fasta bränslen*, april 2022.

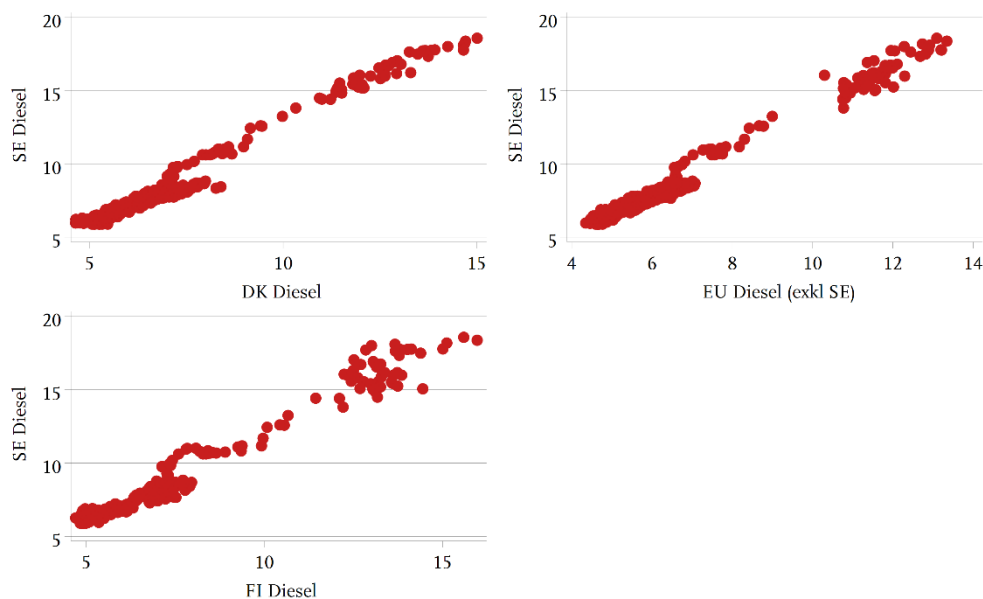
Diagram 1 nedan visar utvecklingen av dieselpriiset exklusive skatter från 1 januari 2017 och framåt för Sverige, Danmark och Finland, samt det genomsnittliga priset i EU exklusive Sverige.

Diagram 1 Dieselpriis exklusive skatter i Sverige, Finland, Danmark och EU (genomsnitt)



Dieselpriiset utvecklas på ett likartat sätt över tid men det är också tydligt att Sveriges dieselpriis har legat högre under hela perioden. Dieselpriiset exklusive skatter har stigit från cirka 7 kronor i början av 2017 till över 15 kronor under 2022.

Det finns ett starkt samband mellan dieselpriiset i Sverige och jämförelseländerna. Det starkaste sambandet är mellan Sverige och EU (0,988), följt av Danmark (0,986) och Finland (0,982). Vi har även undersökt förhållandet mellan variablerna genom att grafiskt illustrera sambanden, se diagram 1.

Diagram 2 Sambandsdiagram, priset på diesel i Sverige gentemot Danmark, Finland och EU

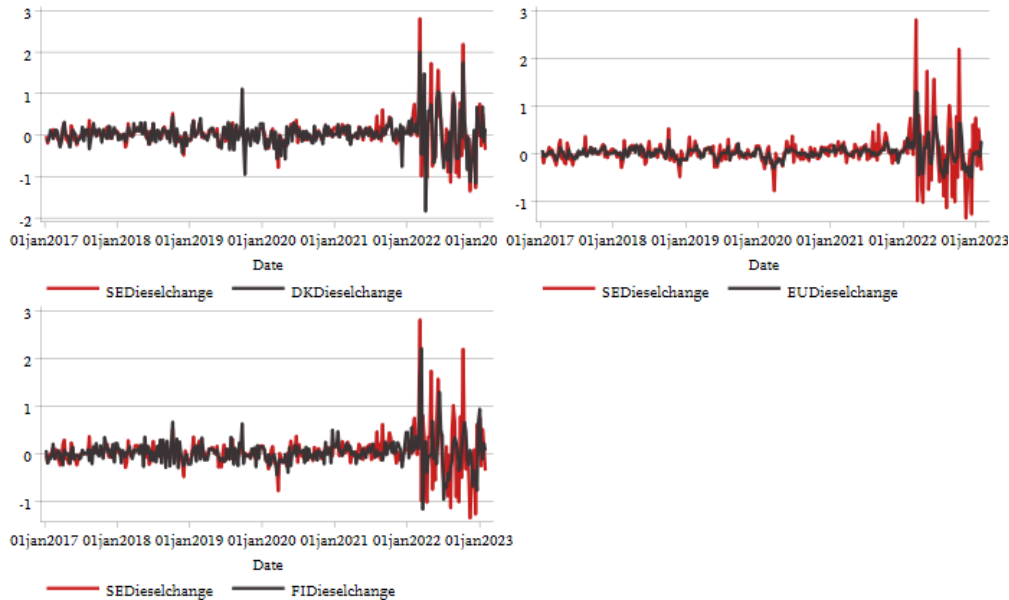
Visuellt ser korrelationen vid högre dieselpriis, alltså i slutet av den undersökta perioden, starkast ut mellan Sverige och Danmark. Detta ger bättre jämförelser för högre reduktionsnivåer. Korrelationskoefficienterna (ett mått på sambandet mellan dieselpriiset i Sverige och jämförelseländerna där värdet 1 innebär ett perfekt samband) för respektive studerad tidsperiod redovisas i tabell 2.

Tabell 2 Korrelationskoefficienter för produktpriser i respektive studerad tidsperiod

Sverige	Antal observationer	Danmark	Finland	EU
-2018	78	0,956	0,932	0,968
2018	27	0,974	0,397	0,947
2019	52	0,828	0,753	0,921
2020	82	0,967	0,946	0,97
2021	22	0,945	0,762	0,888
2022	52	0,983	0,886	0,952
2023	5	0,704	0,064	-0,111
Hela tidsperioden	318	0,986	0,982	0,988

Vi har också undersökt hur förändringar i dieselpriiset samvarierar över tid, se diagram 3.

Diagram 3 Förändring vid varje observation Sverige gentemot Danmark, Finland och EU



Här ser vi att förändringarna i EU:s genomsnitt är relativt små jämfört med de enskilda länderna som undersöks, vilket gör EU lämpligt för jämförelse. Samtidigt är sambandet mellan förändringarna starkast mellan Sverige och Danmark vilken gör Danmark lämpligt för jämförelse. Korrelationskoefficienterna för sambanden mellan förändringarna i dieselpriiset i Sverige och jämförelseländerna redovisas i tabell 3.

Tabell 3 Korrelationskoefficienter för förändringar i produktpriser i respektive studerad tidsperiod

Sverige-	Antal observationer	Danmark	Finland	EU
-2018	78	0,408	0,316	0,53
2018	27	0,767	0,583	0,788
2019	52	0,517	0,356	0,604
2020	82	0,56	0,306	0,659
2021	22	0,425	-0,011	0,243
2022	52	0,852	0,195	0,527
2023	5	0,461	0,573	-0,599
Hela tidsperioden	318	0,772	0,235	0,527

Vi har därför valt att använda Danmark och EU som huvudsakliga jämförelseländer, men har ändå inkluderat Finland i några av de följande analyserna.

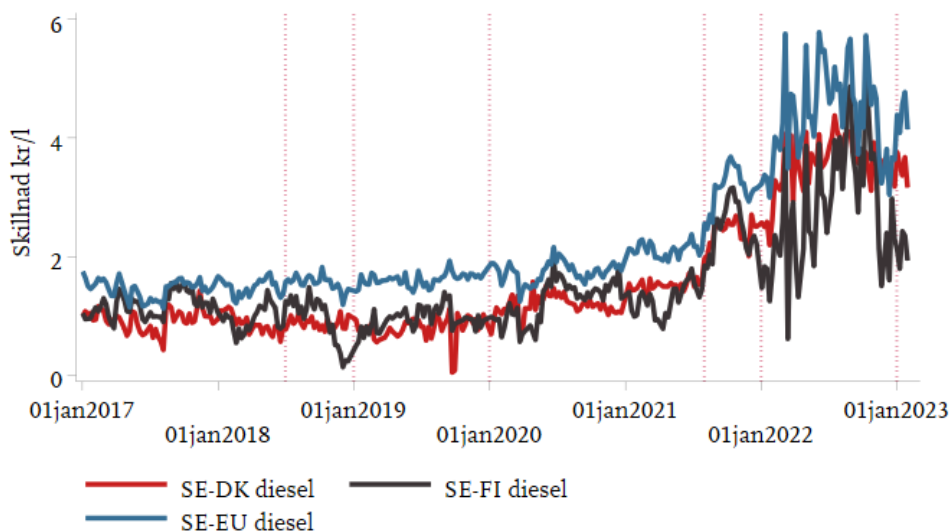
Analys av reduktionspliktens påverkan på dieselpriiset

Jämförelse av prisskillnad vid olika reduktionsnivåer

Införandet av reduktionsplikten innebär ingen stor ökning av inblandningen av biodrivmedel i fossil diesel. Enligt Energimyndigheten var andelen biodrivmedel (HVO och FAME) i diesel 21 procent under 2016 och 2017, och steg till 23 procent 2018.⁶ Omräknat i reduktionspliktstermer innebär detta att drivmedelsleverantörerna uppnådde en motsvarande reduktionsnivå på 15,5 procent 2016 och 16,6 procent 2017. Därmed krävdes inte en stor ökning av inblandningen av biodrivmedel för att vid reduktionspliktens införande 2018 uppnå reduktionspliktens första reduktionsnivå för diesel, 19,3 procent. Reduktionspliktsnivåerna för åren 2018–2020 innebär marginella höjningar av inblandningen av biodrivmedel i diesel, se tabell 1.

Den starka korrelationen mellan tidsserierna för produktpriserna i olika länder gör det svårt att urskilja hur priserna rör sig gentemot varandra, men detta illustreras tydligare i prisskillnaden för diesel exkl. skatter mellan Sverige och Danmark, Finland respektive EU i diagram 4 nedan.

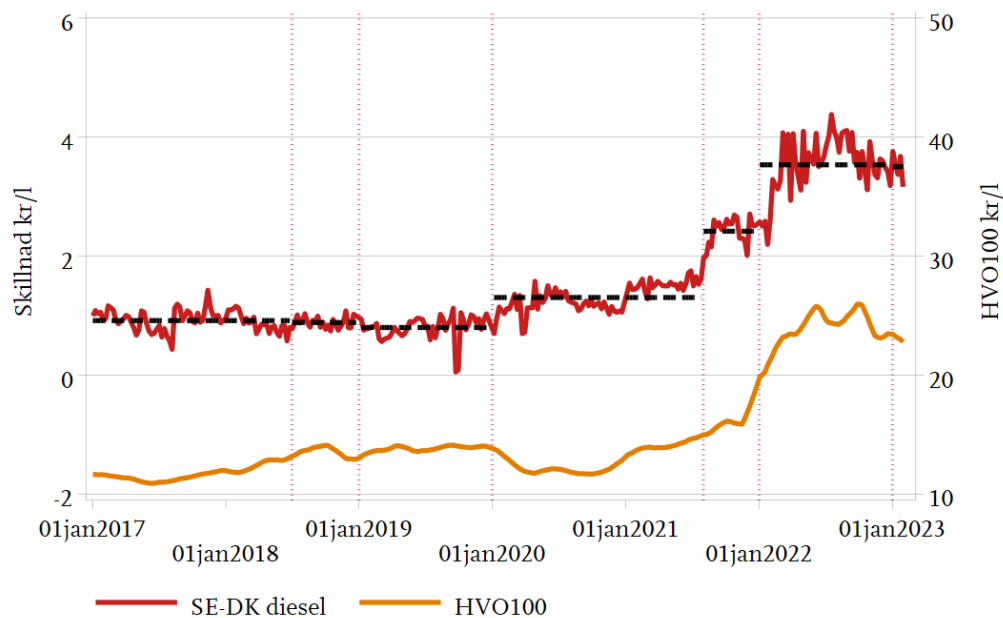
Diagram 4 Skillnader dieselpriis i Sverige jämfört med Danmark, Finland och EU



⁶ Energimyndigheten, Drivmedel 2018, ER 2019:14.

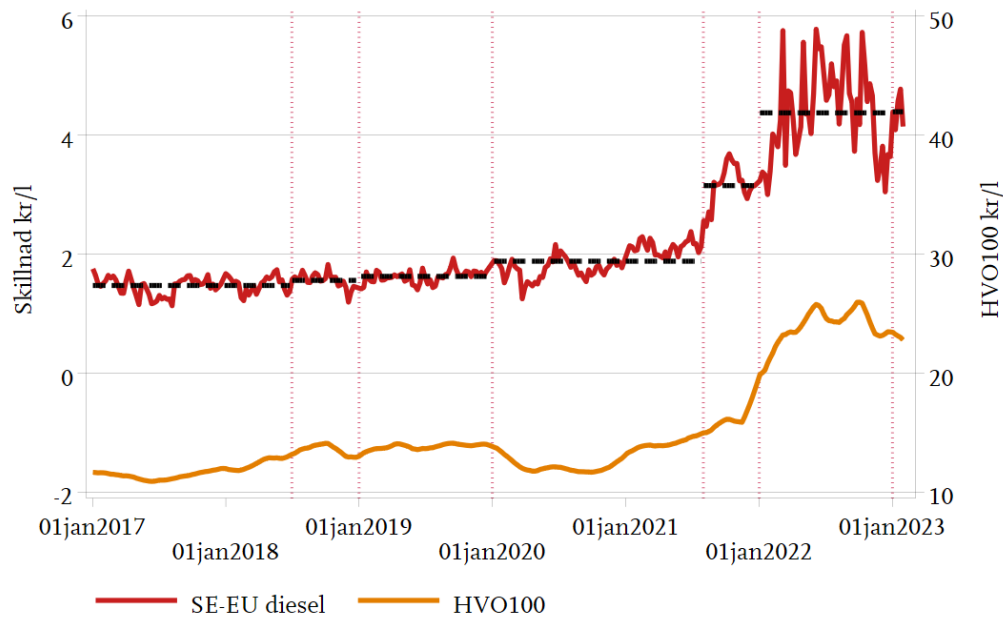
Vi ser en svag gradvis ökning av skillnaderna från 2017 fram till höjningen av reduktionsplikten 1 augusti 2021; prisskillnaden ligger främst i spannet 1–2 kronor per liter. Därefter har prisskillnaden ökat kraftigt och volatilt. Vi illustrerar i separata diagram prisskillnaden mellan Sverige och Danmark respektive EU där vi även inkluderar utvecklingen av priset på HVO100 i Sverige⁷, se diagram 5 och 6. Vi inkluderar priset på HVO100 eftersom HVO är det klart viktigaste biodrivmedlet i genomförandet av reduktionsplikten. Det bör poängteras att priset på HVO100 inte är samma som priset på den HVO som används inom reduktionsplikten, men prisutvecklingen på HVO100 ger sannolikt en god indikation.⁸

Diagram 5. Skillnad i dieselpris (exklusive skatter) mellan Sverige och Danmark



⁷ Priser exklusive moms från OKQ8. OKQ8, "Priser", https://www.okq8.se/~media/dokument-foretag/drivmedel/prishistorik-foretag_2.xlsx, hämtad 2023-01-26.

⁸ Den HVO som används inom reduktionsplikten har bättre klimatprestanda än HVO100 och är därför sannolikt dyrare.

Diagram 6 Skillnad i dieselpolis (exklusive skatter) mellan Sverige och EU

Vi ser att skillnaden gentemot EU över tid ökat något mer än skillnaden gentemot Danmark. I båda jämförelserna framgår tydligt att prisskillnaden ökat i samband med de tre senaste höjningarna av reduktionsnivån för diesel, särskilt de två senaste. En förklaring till det är de stora höjningarna av reduktionsnivån för diesel, 5 procentenheter 2021 och ytterligare 4,5 procentenheter 2022. Vår tolkning är att de ökningarna av prisskillnaden gentemot Danmark respektive EU som vi ser när reduktionsplikten höjs med hög sannolikhet beror på just reduktionsplikten. Sedan finns det tänkbara följdförklaringar till storleken på effekten. Vi kan till exempel konstatera att priset på HVO ökat, men det kan heller inte uteslutas att höjningar av reduktionsnivån i viss utsträckning bidragit till ökat pris på HVO genom att öka konkurrensen om HVO, särskilt den med bra klimatprestanda. Sverige har sedan reduktionspliktens införande också infört nya villkor som begränsat vilka råvaror som använts för HVO och andra biodrivmedel inom reduktionsplikten⁹.

De genomsnittliga skillnaderna i dieselpolis mellan Sverige och Danmark, Finland och EU, för perioder med olika reduktionsnivå för diesel, redovisas nedan i tabell 4.

⁹ Se avsnitt 2.4 i granskningsrapporten. Vi har frågat Energimyndigheten om deras bedömning av faktorer utöver reduktionsplikten som kan påverka prisskillnaden mellan Sverige, Danmark och Finland: skillnader i transportkostnader, kvalitet på råolja och nationell produktion av petroleumprodukter. Energimyndigheten ser inte att dessa faktorer har en betydande påverkan på prisskillnaderna mellan länderna. Mejl från Energimyndigheten, 2023-01-17.

Tabell 4 Genomsnittliga prisskillnader Sverige gentemot Danmark, Finland och EU

	Reduktionsnivå SE	Prisskillnad SE-DK (kr/l)	Ökning (kr/l)	Prisskillnad SE-FI (kr/l)	Ökning (kr/l)	Prisskillnad SE-EU (kr/l)	Ökning (kr/l)
2017-01-01	-	0,91		1,11		1,47	
2018-07-01	19,9	0,88	-0,03	0,93	-0,18	1,56	+0,09
2019-01-01	20,0	0,80	-0,09	0,95	+0,02	1,62	+0,07
2020-01-01	21,0	1,30	+0,50	1,26	+0,31	1,88	+0,25
2021-08-01	26,0	2,42	+1,11	2,44	+1,18	3,15	+1,27
2022-01-01	30,5	3,53	+1,12	2,80	+0,36	4,37	+1,22
2023-01-01	30,5	3,50	-0,03	2,12	-0,68	4,39	+0,02
Total ökning			+2,59		+1,02		+2,92
Inkl. moms			+3,23		+1,27		+3,65

Totalt har dieselpriiset i Sverige jämfört med Danmark ökat med 2,59 kr per liter från och med införandet av reduktionsplikten. Till detta tillkommer det moms, vilket resulterar i en höjning om 3,23 kronor per liter vid pump. Jämfört med EU har dieselpriiset i Sverige ökat med 2,92 kronor per liter exklusive moms och 3,65 kronor per liter inklusive moms.

Det är inte orimligt att reduktionsplikten kan ha haft större påverkan på dieselpriiset i Sverige än så, eftersom Sverige importerar ungefär en tredjedel av det globala utbudet¹⁰ och därmed kan påverka priset på HVO när reduktionsnivån höjs. En prisökning på HVO påverkar också andra länders dieselpriiser, om än i lägre utsträckning än i Sverige. Eftersom vi undersöker skillnaderna gentemot andra länders priser fångar vår jämförelse inte den eventuella effekten.

Fördjupad analys med regressionsanalyser

För att som i föregående avsnitt kunna tolka förändringar i prisskillnaden som en effekt av förändrade reduktionsnivåer krävs ett antagande om att ingenting annat påverkat prisskillnaden mellan Sverige och jämförelseländerna. Om det exempelvis finns en långsiktig trend i prisskillnaden mellan Sverige och Danmark respektive EU som inte har med reduktionsplikten att göra, kommer detta då felaktigt tolkas som en effekt av reduktionsplikten. Vi har därför fördjupat analysen med regressionsanalyser där vi i de olika modellerna gör olika antaganden. Modell 1 är samma som i analysen i föregående avsnitt, förändringar i prisskillnaden antas bero på reduktionsplikten. I modell 2 kontrollerar vi för

¹⁰ Se avsnitt 5.6.2 i granskningsrapporten.

förändrade växelkurser. I modell 3 antar vi att det under hela den undersökta tidsperioden finns en konstant trend i prisskillnaden som inte har att göra med reduktionsplikten. I modell 4 antar vi att trenden varit olika i perioder med olika reduktionsnivå. Modell 3 och 4 innebär att vi antar att reduktionsplikten då endast påverkar prisskillnaden i samband med höjningar av reduktionsnivån, inte att det kan ske en gradvis förändring mellan höjningarna.

Modellspecifikationerna redovisas nedan. Resultaten från analysen sammanfattas i tabell 5 och tabell 6 för jämförelsen med Danmark respektive EU.

Modellspecifikationerna är:

$$y_{SEt} - y_{jt} = \beta_0 + \beta_{1i}D_i + \varepsilon \quad (1)$$

$$y_{SEt} - y_{jt} = \beta_0 + \beta_v V + \beta_{1i}D_i + \varepsilon \quad (2)$$

$$y_{SEt} - y_{jt} = \beta_0 + \beta_t T + \beta_{1i}D_i + \varepsilon \quad (3)$$

$$y_{SEt} - y_{jt} = \beta_0 + \beta_1 T + \beta_{1i}D_i + \beta_{3i} T * D_i + \varepsilon \quad (4)$$

Där $j = \{DK, EU\}$, $T =$ trendkomponent och $i = \{2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023\}$, $V =$ växelkurs (SEK per dollar). För i har vi gjort en förenkling av notationen eftersom reduktionsplikten inte alltid förändrades i början av kalenderåret. Med D_{2019} menar vi alltså att dummyvariabeln visar 1 från juli 2018 fram till och med december 2019. Liknande förenkling görs för D_{2020} som visar 1 från januari 2020 ända fram till juli 2021. Således är D_{2021} lika med 1 i endast de fem månaderna fram till årsskiftet 2021/2022. Eftersom det är en tidsserie testar vi för och justerar för autokorrelation. Vi testar även för heteroskedasticitet och konstaterar att vi även behöver kontrollera för heteroskedasticitet. Därför skattar vi regressionen med Newey-West robusta standardfel med 4 som maximal fördröjning enligt praxis.¹¹

Den första modellen (1) i tabell 5 innehåller ingen trendkomponent. Den är alltså direkt jämförbar med den tidigare analysen, se exempelvis diagram 6, men här får vi även med signifikanstest mellan perioderna. Den andra modellen (2) innehåller en kontrollvariabel för växelkursförändringar. Detta påverkar inte resultaten nämnvärt¹². Priseffekten av införandet av reduktionsplikten och den efterföljande höjningen av reduktionsnivån 2019 är i princip noll i alla modeller förutom den med en gemensam trendkomponent (modell 3). Detta beror på att den gemensamma trendkomponentens koefficient är något positiv medan prisskillnaden omkring införandet av reduktionsplikten i januari 2018 och höjningen 2019 var i stort sett oförändrad (detta illustreras väl i diagram 7). Detta

¹¹ 357^{0,25}. Se exempelvis Greene, W.H, *Econometric Analysis*, 7th edition, 2011, s. 960.

¹² Vi har inte kunskap om hur drivmedelsbolagen hanterar växelkursförändringar, till exempel genom att valutasäkra sina inköp.

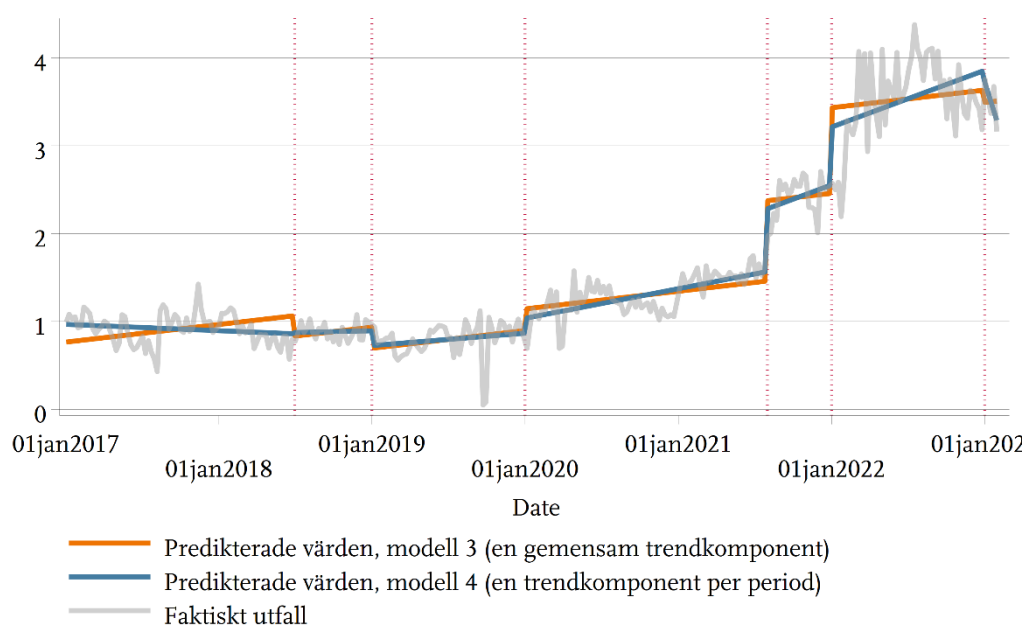
är väntat eftersom drivmedelsleverantörerna i samband med att reduktionsplikten infördes i praktiken inte behövde öka inblandningen av biodrivmedel särskilt mycket. Den efterföljande höjningen av reduktionsnivån var även den så pass låg (0,1 procentenhet) att den ytterst marginellt påverkade inblandningen av biodrivmedel. 2020 höjdes reduktionsnivån med 1 procentenhet och då ser vi en statistiskt signifikant ökning av prisskillnaden i samtliga fyra modeller, om än lägre för modellerna med trendkomponenter (modell 3 och 4). När reduktionsnivån 2021 och 2022 ökade med 5 respektive 4,5 procentenheter visar modell 1 och 2 på betydande och signifikanta ökning av prisskillnaden mellan Sverige och Danmark. Modellerna 3 och 4, med en respektive flera trendkomponenter, visar på lägre effekter 2021 och 2022 jämfört med modell 1 och 2. Men modell 3 och 4 visar samtidigt signifikanta och/eller större effekter vid förändringar av reduktionsnivån där vi inte förväntar oss att observera någon effekt. Detta talar emot att modell 3 och 4 skulle vara rättvisande modeller för ändamålet. Men resultaten i modell 3 och 4 kan ändå ses som konservativa mått på hur höjningarna av reduktionsnivån 2021 och 2022 påverkade dieselpriset.

Tabell 5 Parvisa jämförelser från regressioner med Danmark som jämförelseland

	(1)	(2)	(3)	(4)
(2018 vs före 2018)	-0,03 (0,036)	-0,04 (0,056)	-0,23* (0,091)	0,02 (0,062)
(2019 vs 2018)	-0,09* (0,036)	-0,10 (0,054)	-0,24** (0,065)	-0,17** (0,055)
(2020 vs 2019)	0,50** (0,057)	0,52** (0,075)	0,25* (0,103)	0,17* (0,081)
(2021 vs 2020)	1,11** (0,082)	1,12** (0,085)	0,91** (0,104)	0,72** (0,136)
(2022 vs 2021)	1,12** (0,135)	1,08** (0,216)	0,97** (0,152)	0,66* (0,273)
(2023 vs 2022)	-0,03 (0,137)	-0,04 (0,126)	-0,14 (0,129)	-0,15 (0,213)
Trendkomponent			X	X
Kontroll för växelkurs		X		
Trendkomponent för varje period				X
Observationer	318	318	318	318

Anmärkning: Eftersom modell 4 innehåller en trendkomponent per period måste skillnaden mellan perioderna beräknas precis vid övergången mellan perioderna. Detta görs enklast genom att först skatta regressionsmodellen och i ett andra steg beräkna s.k. parvis kontraster vid de respektive periodernas brytpunkter. För att underlätta jämförelserna mellan modellerna har detta gjorts även för modell 1 till 3 (men då spelar det ingen roll vart kontrasten utvärderas). Standardfel är beräknade med Newey-West robusta standardfel med 4 som maximal lagg.

** $p < .01$, * $p < .05$

Diagram 7 Illustration av resultat från modell 3 och 4, Sverige–Danmark

I tabell 6 och diagram 8 presenteras resultaten för motsvarande analys när vi jämför prisskillnaden med EU i stället för med Danmark. Resultaten i de olika modellerna är snarlika som i jämförelsen med Danmark. Till exempel är den sammanlagda prisseffekten av de tre höjningarna av reduktionsnivån för diesel 2020, 2021 och 2022 i modell 1 nästan likadan; 2,74 kronor per liter och 2,75 kronor per liter för Danmark respektive EU (alltså cirka 3,43 kr inklusive moms).

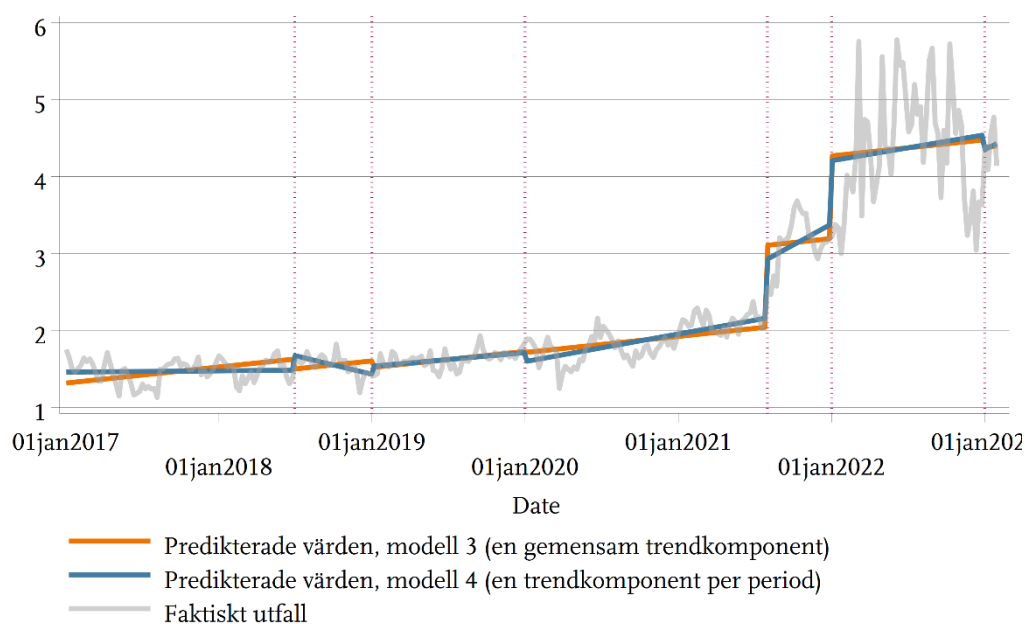
Tabell 6 Parvisa jämförelser från regressioner med EU som jämförelseobjekt

	(1)	(2)	(3)	(4)
(2018 vs före 2018)	0,08 (0,048)	0,06 (0,074)	-0,13 (0,105)	0,19** (0,057)
(2019 vs 2018)	0,07 (0,043)	0,05 (0,067)	-0,09 (0,086)	0,11 (0,059)
(2020 vs 2019)	0,25** (0,057)	0,27** (0,089)	-0,01 (0,123)	-0,11 (0,074)
(2021 vs 2020)	1,27** (0,141)	1,28** (0,143)	1,06** (0,162)	0,77** (0,230)
(2022 vs 2021)	1,22** (0,217)	1,17** (0,272)	1,07** (0,215)	0,82* (0,397)
(2023 vs 2022)	0,02 (0,178)	0,01 (0,174)	-0,10 (0,186)	-0,19 (0,427)
Trendkomponent			X	X
Kontroll för växelkurs		X		
Trendkomponent för varje period				X
Observationer	318	318	318	318

Anmärkning: Eftersom modell 4 innehåller en trendkomponent per period måste skillnaden mellan perioderna beräknas precis vid övergången mellan perioderna. Detta görs enklast genom att först skatta regressionsmodellen och i ett andra steg beräkna s.k. parvis kontraster vid de respektive periodernas brytpunkter. För att underlätta jämförelserna mellan modellerna har detta gjorts även för modell 1 till 3 (men då spelar det ingen roll var kontrasten utvärderas). Standardfel beräknade med Newey-West robusta standardfel med 4 som maximal lagg.

** $p < .01$, * $p < .05$

Diagram 8 Illustration av resultat från modell 3 och 4, Sverige-EU



Behandling av statistik från Weekly oil Bulletin

Vi har i granskningen upptäckt fel i statistiken från Weekly Oil Bulletin. I diskussioner med Energimyndigheten har framkommit att felet beror på ett beräkningsfel gällande Sveriges skattesats som i den undersökta perioden påverkar statistiken fram till 14 augusti 2017. Felet innebär att dieselpriset exklusive skatter i Sverige under den perioden redovisas för lågt i Weekly oil bulletin på EU-kommissionens webbsida. Energimyndigheten har erbjudit korrigerade uppgifter till Weekly oil bulletin, som dock tackat nej.

Riksrevisionen har därför begärt ut korrigerade uppgifter direkt från Energimyndigheten. Vid detta förfarande föreligger dock statistiksekretess vilket innebär att vi i rapporten inte kan redovisa Energimyndighetens korrigerade uppgifter för perioden mellan 1 januari 2017 och 14 augusti 2017. Eftersom vi bedömt att möjligheten att illustrera prisskillnaderna mellan Sverige och Danmark respektive EU över tid är viktig för rapporten har vi i stället gjort en egen korrigering av uppgifterna från Weekly oil bulletin för perioden 1 januari 2017 till och med 14 augusti 2017 och kvalitetssäkrat dessa genom att jämföra med Energimyndighetens uppgifter, enligt nedan:

1. Vi har antagit att dieselpriset exklusive skatter förändrades på samma sätt som dieselpriset inklusive skatter (-0,34 procent) mellan rapporteringen i Weekly oil bulletin 14 och 21 augusti 2017, då alltså uppgifterna i Weekly oil bulletin åter blev korrekta för dieselpriset exklusive skatter.
2. Vi har sedan korrigerat uppgifterna för den inkorrekta perioden i Weekly oil bulletin (1 januari 2017 till och med 14 augusti 2021) med en schablonmässig uppräkningsfaktor på 20,3 procent. Schablonen är skillnaden mellan den korrekta uppgiften för dieselpriset exklusive skatter den 21 augusti 2017 och det inkorrekta värde vi antagit att fortsatt felaktig rapportering hade resulterat i enligt (1) ovan.
3. Vi har kvalitetssäkrat vår korrigerade tidsserie mot Energimyndighetens statistikunderlag.

Korrigeringen är alltså schablonmässig men håller tillräckligt hög kvalitet för att kunna användas för rapportens syfte. Eftersom våra korrigerade uppgifter avser en tidsperiod på ungefär 1–1,5 år innan reduktionsplikten infördes har mindre brister i våra korrigerade uppgifter ingen påverkan på analysen av hur reduktionsplikten påverkat dieselpriset.