

Analysavdelningen  
Ellen Svensson/Kristina Holmgren  
016-544 24 52/016-544 20 56

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel år 2013

### 1. Inledning

Energimyndigheten har för år 2014 getts i uppdrag att till regeringen redovisa uppgifter i enlighet med kommissionens beslut i statsstödsärende N112/2004 och N592/2006 om skattebefrielse för biodrivmedel.

Sverige har åtagit sig att till kommissionen lämna årliga övervakningsrapporter för att visa att ingen överkompensation sker och om det skulle förekomma, justera stödordningen. De årliga rapporterna ska också innehålla en bedömning av utvecklingen av utbudet och efterfrågan på den svenska biodrivmedelsmarknaden.

Energimyndigheten redovisar i denna rapport en bedömning av marknadsutvecklingen samt uppgifter om eventuell överkompensation år 2014 för några av de genom statsstödbesluten skattebefriade och skattenedsatta bränslena. Med överkompensation menas här att ett alternativt drivmedel, till följd av skattenedsättningen, skulle vara billigare än det fossila drivmedel det ersätter.

### 2. Metod

För att utvärdera 2013 års skattedispenser av biodrivmedel skickade Energimyndigheten ut ett frågeformulär till de företag som erhållit hållbarhetsbesked för biodrivmedel och därigenom har haft möjlighet att göra skatteavdrag på dessa volymer. Frågeformuläret innehöll frågor om förhållanden kring produktion, import, användningsområden, etc. Utskicket gjordes den 22 januari 2014 och svar begärdes in till den 21 februari 2014. Revideringar gjordes under juli 2014 på beräkningar av FAME då ett företag uteblivit med uppgifter medan ett annat angett att de skickat in felaktiga kostnadsuppgifter.

Många av de uppgifter som inlämnats är känsliga för företagen att lämna ut på grund av konkurrensskäl. Energimyndigheten har av sekretessskäl granskat och valt ut vilka uppgifter som kan tas med och redovisar svaren i redigerad form.

Telefon- och e-postkontakt har tagits med några uppgiftslämnare för att förtydliga och komplettera deras enkätsvar. För att begränsa arbetets omfattning har dock principen varit att utgå från de svar som inkommit via svarsformuläret.

Då det råder osäkerhet avseende marknadens framtida utveckling och då pris på och kostnader för de genom statsstödsbeslutet skattebefriade bränslena kan variera kraftigt över tiden är det viktigt att priser och kostnader följs och kontrolleras på årsbasis.

Under år 2013 har 46 företag erhållit hållbarhetsbesked för flytande biodrivmedel och därmed inkluderats i rapporteringen. Tidigare år har utskick gjorts till företag som fått dispensbeslut från energi- och koldioxidskatt på motorbränslen. Under 2012 var företagen 51 till antalet, 61 stycken under 2011 och 37 företag 2010. Att antalet företag ökat efter 2010 beror framförallt på en ändring i skattelagstiftningen från 1 januari 2011 som inneburit att fler företag är skattepliktiga än tidigare. Därmed behöver fler företag ansöka om hållbarhetsbesked för att få skattebefrielse för biodrivmedel. En majoritet av företagen som har gjort skatteavdrag idag är företag som köper förhållandevis små volymer av biodrivmedel i form av låginblandning.

För år 2013 har 13 företag lämnat uppgifter om etanol, 30 företag har lämnat uppgifter om FAME<sup>1</sup> och 8 företag har lämnat uppgifter om HVO<sup>2</sup> (samma företag kan ha gjort skatteavdrag för mer än ett drivmedel).

### 3. Marknadsutvecklingen

Användningen av flytande biodrivmedel ökar stadigt och uppgick för år 2013 preliminärt till 7,5 TWh (för 2012 var motsvarande siffra 6,1 TWh). Ökningen kan tillskrivas den ökande mängden HVO. För volymer, se Tabell 1.

Tabell 1: Leveranser av biodrivmedel 2008-2013, uttryckt i 1000 m<sup>3</sup> samt TWh.

	2009		2010		2011		2012		2013	
	1 000 m <sup>3</sup>	TWh	1 000 m <sup>3</sup>	TWh	1 000 m <sup>3</sup>	TWh	1 000 m <sup>3</sup>	TWh	1 000 m <sup>3</sup>	TWh
Etanol	389	2,3	400	2,36	420	2,48	407	2,40	356	2,10
Biodiesel	206	1,89	225	2,06	295	2,72	404	3,74	581	5,41

Källa: Energimyndigheten/SCB

#### 3.1 Etanol

##### Användning

Etanol förekommer som låginblandning i bensin och som komponent i produkter som E85, ED95 och ETBE. Ökningen av etanolanvändningen under de senaste åren beror främst på att användningen av E85 har ökat. Under 2013 var den

<sup>1</sup> FAME står för fettsyrametylester. Vanligast i Europa är rapsmetylester (RME).

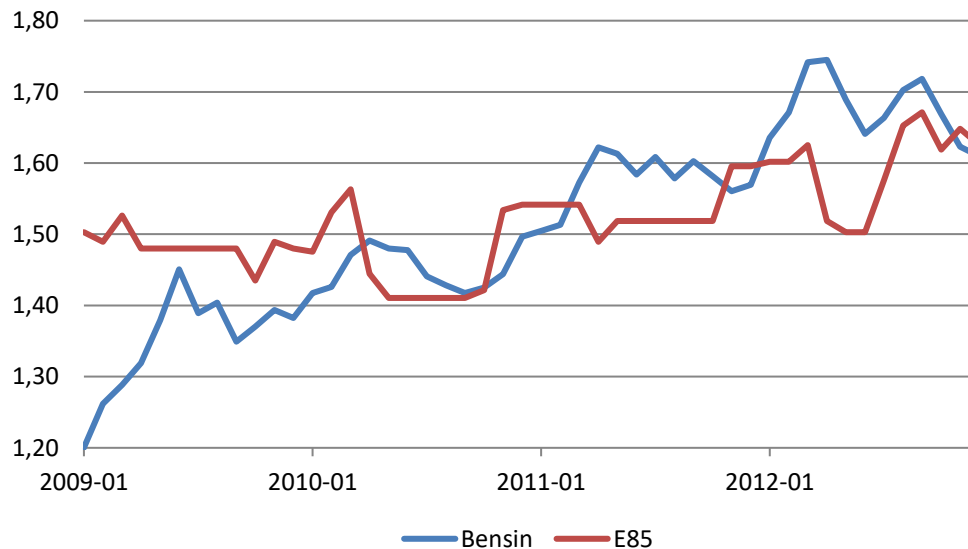
<sup>2</sup> HVO står för hydrogenated vegetable oil (hydrerad vegetabilisk olja).

Datum  
2014-03-19

tillåtna låginblandningen av etanol i bensin 10 %, varav upp till 5 % befriades från koldioxidskatt men belades med en energiskatt på 34 öre per liter, se Tabell 2.

Under år 2009 minskade E85-användningen kraftigt eftersom marknadspriserna på E85 räknat i bensinekvivalenter var högre än bensin under en stor del av året, se Figur 1. Under 2010 och 2011 ökade dock E85-försäljningen åter. Under 2012 låg försäljningen på samma nivå som 2011 för att sedan minska kraftigt under 2013. Etanol till låginblandning har minskat i takt med bensinansvändningens minskning under både 2012 och 2013.

**Figur 1. Prisutvecklingen för E85 och bensin vid pump, löpande priser, inkl. skatter och moms, justerat för energiinnehåll, öre/kWh.**



Källa: SPBI samt energimyndighetens beräkningar

### *Import och export*

Etanol importeras till olika tullsats beroende på i vilken form etanolen tas in i landet.

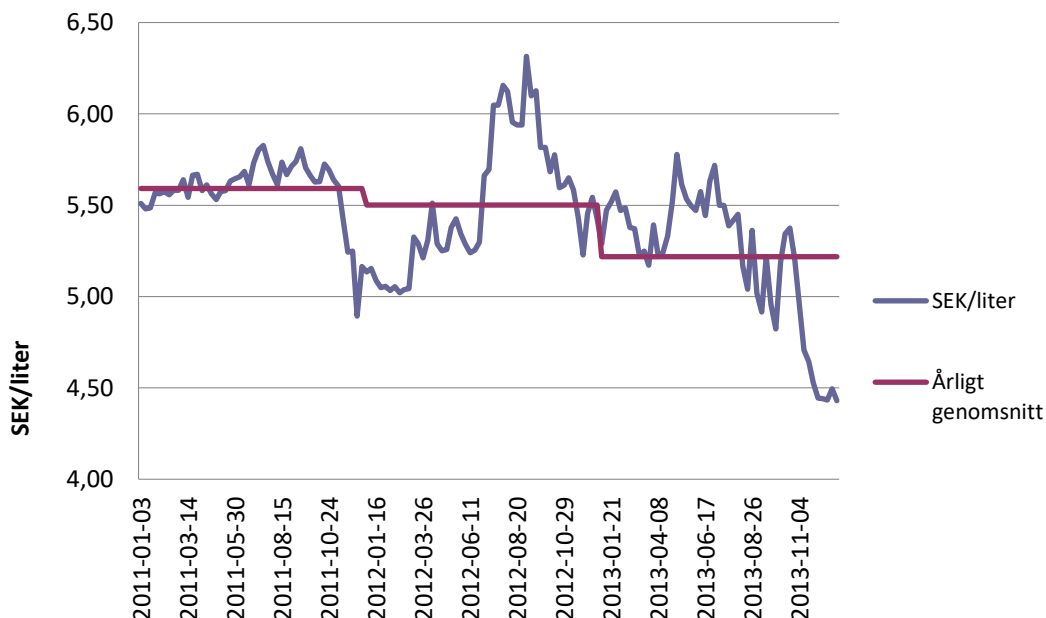
- Import av etanol som kemisk produkt: Om etanolen är blandad med en annan produkt, t.ex. bensin, kan den importeras som en kemisk produkt (KN-nr 3824 90 99) vilken har en tull om 6,5 % av varuvärdet. Endast viss import av E85 och ED95 sker under denna tullsats.
- Import av odenaturerad etanol: Etanol som används som låginblandning måste importeras som odenaturerad etanol (KN-nr 2207 10 00) för att åtnjuta skattebefrielse. Odenaturerad etanol har en tullsats på 19,2 euro per 100 liter.
- Import av denaturerad etanol: Denaturerad etanol (KN-nr 2207 20 00) används främst till produktion av E85. För denaturerad etanol är tullsatsen 10,2 euro per 100 liter. Omfattningen av import av drivmedelsetanol på denna tullsats är liten.

Utöver import och export med tredje land förekommer också en utbredd handel mellan EU-länder, vilket går under benämningen införsel respektive utförsel. Sett till summan av import, införsel och inhemsk produktion har ca 40 % av all etanol producerats i Sverige under 2013. Inhemsk produktion av etanol i större skala sker främst i Norrköping där produktionskapaciteten är ca 230 000 m<sup>3</sup> per år.

### Prisbild

Priset på etanol gick under sommaren 2012 upp i EU som ett resultat av kraftigt höjda etanolpriser i USA. Under 2013 var skördarna avsevärt bättre vilket avspeglats i sjunkande priser för jordbruksprodukter och bättre marginaler för etanolproducenterna i EU, se Figur 2. Världsmarknaden har kunnat se prisras på socker som ett resultat av en ökad produktion i Brasilien och minskad import i Kina samt Ryssland, och de lägre priserna på amerikansk majs har pressat ner etanolpriserna. Prisrasen avspeglades i det sjunkande priset för utomeuropeisk etanol sedan i juni 2013 medan en viss återhämtning rörande vetepriset avspeglas i en viss prisökning på europeisk etanol under oktober. Även om de europeiska etanolpriserna sjunkit har skillnaden mellan producerad etanol i och utanför EU varit mycket stora. Under 2013 var europeisk etanol i snitt 71 öre dyrare per liter än utomeuropeisk, något som kan jämföras med 81 öre dyrare per liter under 2012. Att skillnaden är så stor beror främst på att europeiska producenter inte längre påverkas i lika hög mån av prissättningen på amerikansk majsetanol efter EU-kommissionens införda antidumpnings-tullar och därmed kan få ut större marginaler för sin etanol.

**Figur 2. Prisutveckling för etanol på den europeiska marknaden under 2011-2013, löpande priser respektive genomsnitt för helår, kr/l.**



Källa: Licht Interactive Data och Riksbanken (växelkurser)

### 3.2 Biodiesel

#### *Användning*

Biodiesel används här som samlingsnamn för FAME och HVO och används framförallt som inblandning i diesel. Användningen av biodiesel i ren form är fortfarande mycket begränsad men har, liksom den låginblandade biodieseln, ökat markant under 2012 och 2013. Under 2013 var den tillåtna låginblandningen av FAME i diesel 7 %, varav upp till 5 % befriades från koldioxidskatt men belades med en energiskatt på 28 öre per liter, se Tabell 2.

Idag är den tillåtna låginblandningen av FAME i diesel 7 %, men den skattebefrias upp till 5 %. HVO regleras inte av någon specifik låginblandningsnivå och är skattebefriad upp till 15 %. Den rådande trenden är att allt mer diesel innehåller låginblandning samtidigt som dieselanvändningen i sig ökar. Ökningen av biodiesel under 2013 beror liksom 2012 främst på ökningen av låginblandad HVO i diesel. HVO är en biodiesel som tillverkas genom att fettsyror eller FAME hydreras till diesel med vätgas under högt tryck och temperatur. Resultatet blir ett kolväte som är likartat med det som ingår i diesel. Slutprodukten blir ett konventionellt dieselbränsle men där andelen bioråvara kan vara högre än vad som är möjligt med låginblandning av FAME i diesel.

#### *Ursprung*

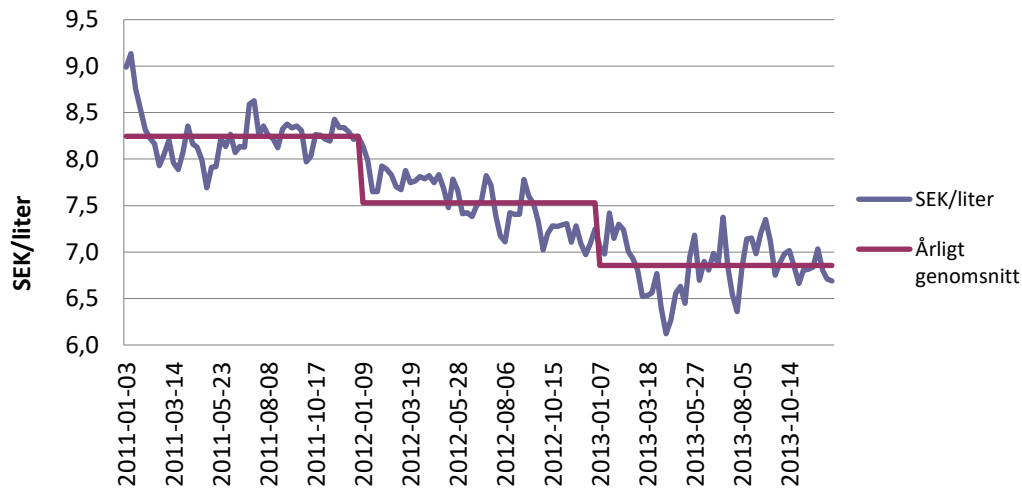
Den inhemska produktionen av biodiesel utgörs av ett fåtal aktörer, varav de flesta producerar relativt små mängder. Inhemska produktion av FAME i större skala sker främst i Stenungsund där produktionskapaciteten är ca 160 000 m<sup>3</sup> per år. HVO produceras i Göteborg med en kapacitet på 100 000 m<sup>3</sup> per år. De utländska volymerna kommer huvudsakligen från EU-länder. Sett till summan av import, införsel och inhemska produktion har ca 32 % av biodieseln (FAME och HVO) producerats i Sverige.

#### *Prisbild*

De europeiska råvarupriserna för FAME har fortsatt minska även under 2013, se Figur 3. Denna prisutveckling har i sin tur påverkat de totala produktkostnaderna för såväl hög- som låginblandad biodiesel. Producenterna i EU har fått bättre ekonomiska förutsättningar under sommaren 2013 till följd av en ökad konkurrenskraft gentemot den tidigare stora importen av palm- och sojabönsproducerad FAME från Indonesien och Argentina tack vare inrättade straffullar. Den långsiktiga trenden är dock att prisbildningen för biodiesel ser ut att minska, i likhet med etanol.

Datum  
 2014-03-19

**Figur 3. Prisutveckling för FAME på den europeiska marknaden under 2011-2013, löpande priser respektive genomsnitt för helår, kr/l.**



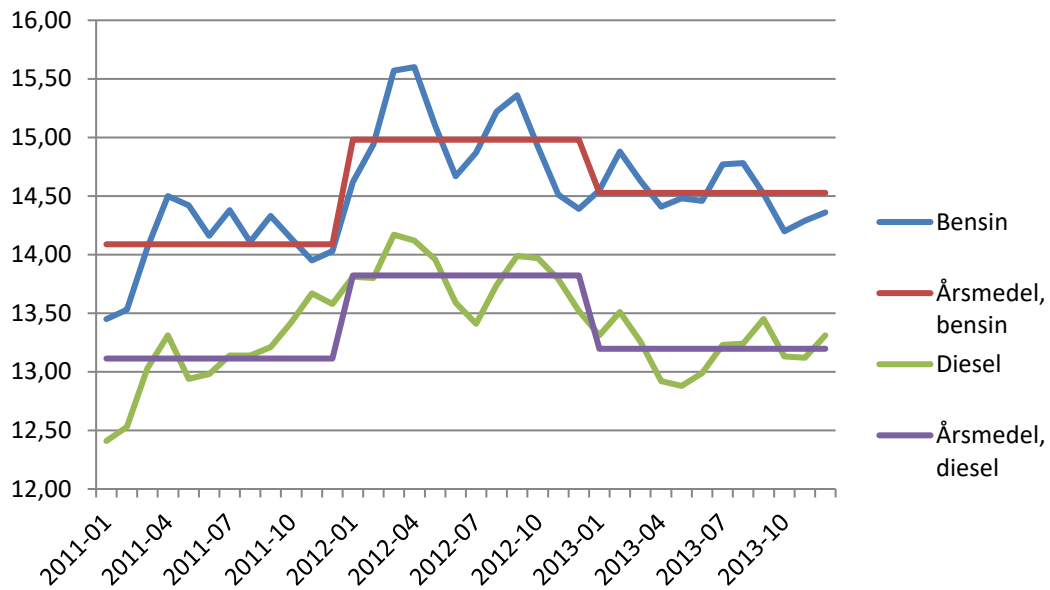
Källa: Licht Interactive Data och Riksbanken (växelkurser)

### 3.3 Bensin och diesel

De fossila drivmedel som etanol och biodiesel ersätter minskade i pris under 2013, se Figur 4, vilket främst kan förklaras med ett minskat råoljepris på världsmarknaden, se Figur 5. Anledningen till det lägre priset är något av en normalisering och är ett resultat av en lägre efterfråga bland raffinörer, produktionsökningar och höga lagernivåer samt ekonomiska nedskärningar.

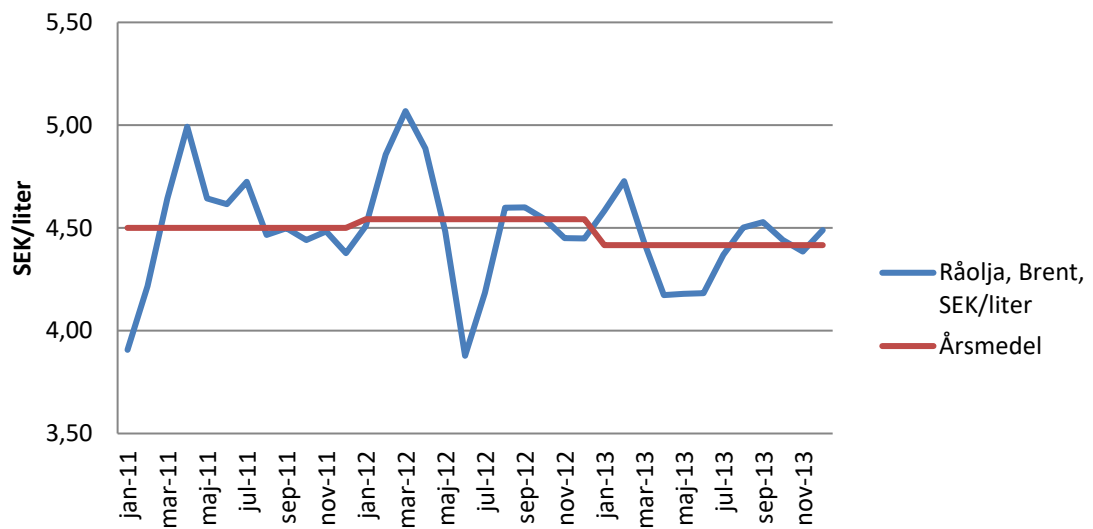
**Figur 4. Försäljningspris för bensin och diesel vid pump på den svenska marknaden mellan åren 2005-2013, löpande priser, kr/l.**

Datum  
2014-03-19



Källa: SPBI

**Figur 5. Pris för Brent-olja<sup>3</sup> mellan 2011 och 2013, SEK/liter.**



Källa: Världsbanken och Riksbanken (växelkurser)

<sup>3</sup> Nordsjöolja

## 4. Kostnadsjämförelser

I denna rapport jämförs kostnader för biodrivmedel med det fossila drivmedel som det ersätter. Det innebär att etanol jämförs med bensin, att biodiesel jämförs med diesel och att biogas jämförs med naturgas. Det ska noteras att kostnadsjämförelserna är förknippade med stora osäkerheter då kostnader kan skilja sig åt mellan olika företag samt variera över tid.

### 4.1 Redovisning av kostnadsposter

Redovisningen av kostnaderna för biodrivmedel sker enligt EU-kommissionens mall. De poster som redovisas är:

- A. Råvarukostnad
- B. Arbetskraftskostnad
- C. Kapitalkostnader
- D. Bearbetningskostnader
- E. Transportkostnader
- F. Försäljning av biprodukter
- G. Produktionskostnad
- H. Vinstmarginal
- I. Skatt
- J. Justering för energiinnehåll
- K. Referenspris för det fossila drivmedel som ersätts
- L Skillnad mellan biodrivmedel och det fossila drivmedel (J-K)

Energimyndigheten kan inte redovisa uppgifter som går att spåra till ett specifikt företag av sekretesskäl. Därför väljer vi här att redovisa varje punkt ovan på ett sätt som inkluderar alla företag som har gjort skatteavdrag. Detta beräkningssätt visar huruvida överkompensation föreligger totalt sett men ger inte svar på huruvida överkompensation föreligger i enskilda steg i kedjan.

### 4.2 Antaganden om referenspriser

I bedömningen spelar referenspriset stor roll, dvs. priset på bensin och diesel. För dessa bränslen har Energimyndigheten ingen möjlighet att begära ut uppgifter från aktörerna. Energimyndigheten utgår istället från de marknadspriser som gällt under det gångna året.

Bensinpriserna som Energimyndigheten utgår ifrån är genomsnittliga priser för bensin år 2013 enligt SPBI<sup>4</sup>. Detta motsvarar genomsnittliga bensinpriser vid pump. Eftersom nästintill all bensin och diesel inkluderar 5 % låginblandning innebär det att en justering måste göras för att få fram kostnaden för de rena fossila bränslena. Det antas att övriga kostnader, det som kallas för bruttomarginal, är lika stora oavsett om det är drivmedel med eller utan låginblandning.

---

<sup>4</sup> Svenska Petroleum- & Biodrivmedel Institutet



**Tabell 2: Beräkningsförutsättningar referenspris för bensin och diesel år 2013**

	Produktkostnad	Bruttomarginal	Skatt	Total exkl. moms	Total inkl. moms
Bensin E5	4,89	1,39	5,35	11,62	14,53
Ren bensin	4,79	1,39	5,62	11,80	14,70
Diesel B5	5,13	0,82	4,61	10,56	13,20
Ren diesel	4,98	0,82	4,84	10,65	13,29

Källa: SPBI samt Energimyndighetens beräkningar

### 4.3 Skattesatser och värmevärden

I Tabell 3 redovisas skattesatserna för bensin och diesel 2013. Naturgas är inte belagd med energiskatt då den används som drivmedel, utan är enbart belagd med koldioxidskatt. I Tabell 4 redovisas de värmevärden som använts vid omräkning för drivmedel.

**Tabell 3: Skattesatser år 2013 för drivmedel**

Bränsle	Enhet	Energiskatt	Koldioxidskatt	Total skatt
Bensin, MK1	kr/liter	3,13	2,5	<b>5,63</b>
Diesel, MK1	kr/liter	1,76	3,09	<b>4,86</b>
Låginblandad FAME	kr/liter	0,28	-	<b>0,28</b>
Låginblandad etanol	kr/liter	0,34	-	<b>0,34</b>

Källa: Skatteverket

**Tabell 4: Värmevärden för drivmedel.**

Bränsle	Enhet	Energiinnehåll (kWh/enhet)	Energiinnehåll (MJ/enhet)
Bensin	1 liter	9,1	32,76
Diesel	1 liter	9,8	35,28
Etanol	1 liter	5,9	21,24
FAME	1 liter	9,2	33,01
HVO	1 liter	9,4	34

Källa: Energimyndigheten

#### 4.4 Kostnadsjämförelse för biodiesel

I tabellerna nedan jämförs beräknade genomsnittskostnader för låginblandad (Tabell 5) och höginblandad FAME (Tabell 6) samt HVO (Tabell 7) och diesel under år 2013. Kostnadsberäkningen utgår från de enkätsvar som Energimyndigheten tagit del av. För HVO och FAME har samtliga kostnader tagits fram genom att räkna fram ett volymvägt snitt mellan de genomsnittliga import- och produktionskostnaderna för biodiesel. Biodiesel är ett samlingsnamn för FAME och HVO. Nedan följer en förklaring till de olika kostnadsposterna.

**A. Råvarukostnad:** Beroende på vilken typ av aktör företagen är, lämnar de uppgifter om inköpspris för importerad biodiesel alternativt råvarupris för inhemskt producerad biodiesel.

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

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

**D. Bearbetningskostnader och övriga kostnader:** Här inkluderas övriga kostnader, intäkter vid försäljning av bioprodukter och bruttomarginal. För att kostnadstotalen för biodiesel ska bli jämförbar med kostnadstotalen för den fossila motsvarigheten anges samma bruttomarginal som för diesel, dvs. alla fasta kostnader som företagen har bör fördelas till lika stor del (per volym) på samtliga produkter. För 2013 uppmäts bruttomarginalen till 0,82 kronor per liter diesel.

**E. Transportkostnader:** I denna post ingår transportkostnader för de aktörer som importerar, producerar eller köper biodiesel.

**F. Försäljning av biprodukter:** Denna kostnad kan inte redovisas eftersom den kan härledas till specifika företag. Posten tas hänsyn till genom att den är inkluderad i kostnadspost D.

**G. Produktkostnad** Summering av kostnadsposterna A-F.

**H. Vinstmarginal:** Bruttomarginalen inkluderar vinst och då bruttomarginalen inkluderas i övriga kostnader innebär det att vinst redan ingår i kalkylen.

**I. Skatt.** Gäller enbart för låginblandad FAME och ej för höginblandade då dessa är skattebefriade, se Tabell 2.

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

Datum  
 2014-03-19

**Tabell 5: Kostnadskalkyl för låginblandad FAME jämfört med diesel under år 2013 (kr/l).**

Kostnadspost	Kr/l
A. Råvarukostnad	7,54
B. Arbetskraftskostnad	0,03
C. Kapitalkostnader	0,09
D. Bearbetningskostnader och övriga kostnader	0,87
E. Transportkostnader	0,08
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktkostnad	8,62
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,28
<b>J. Justering för energiinnehåll</b>	<b>9,51</b>
<b>K. Referenspris för diesel</b>	<b>10,65</b>
<b>L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (I-J)</b>	<b>-1,13</b>

Kostnadskalkylen visar att FAME till låginblandning uppgått till en lägre nivå än diesel under året vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt skett under år 2013.

**Tabell 6: Kostnadskalkyl för höginblandad FAME jämfört med diesel under år 2013 (kr/l).**

Kostnadspost	Kr/l
A. Råvarukostnad	7,64
B. Arbetskraftskostnad	0,13
C. Kapitalkostnader	0,18
D. Bearbetningskostnader och övriga kostnader	0,98
E. Transportkostnader	0,34
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktkostnad	9,27
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,00
<b>J. Justering för energiinnehåll</b>	<b>9,91</b>
<b>K. Referenspris för diesel</b>	<b>10,65</b>
<b>L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (I-J)</b>	<b>-0,74</b>

Kostnadskalkylen visar att FAME till höginblandning uppgått till en lägre nivå än diesel under året vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt skett under år 2013.

Datum  
2014-03-19

Tabell 7: Kostnads kalkyl för HVO jämfört med diesel under år 2013 (kr/l).

<b>Kostnadspost</b>	<b>Kr/l</b>
A. Råvarukostnad	9,00
B. Arbetskraftskostnad	0,03
C. Kapitalkostnader	0,17
D. Bearbetningskostnader och övriga kostnader	1,03
E. Transportkostnader	0,16
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktkostnad	10,39
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,00
<b>J. Justering för energiinnehåll</b>	<b>10,78</b>
<b>K. Referenspris för diesel</b>	<b>10,65</b>
<b>L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (I-J)</b>	<b>+0,13</b>

Kostnads kalkylen visar att HVO uppgått till en högre nivå än diesel under året vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har skett under år 2013.

#### 4.5 Kostnadsjämförelser för etanol

Etanolen används som låginblandning i ren form, som komponent i ETBE och som komponent i de höginblandade bränslena E85 och ED95. Den kostnadsberäkning som görs i detta kapitel utgår från de enkätsvar som Energimyndigheten tagit del av. I samtliga kostnadsposter för låg- och höginblandad etanol har kostnader tagits fram genom att räkna fram ett volymvägt snitt mellan de genomsnittliga import- och produktionskostnaderna för etanol. För höginblandad etanol är kostnadsposterna A och B sammanslagna av sekretesskäl. Nedan följer en förklaring till de olika kostnadsposterna.

**A. Råvarukostnad:** Beroende på typ av aktör lämnar företaget uppgifter om inköpspris för importerad etanol och/eller råvarupris för inhemskt producerad etanol.

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

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

**D. Bearbetningskostnader och övriga kostnader:** Här inkluderas övriga kostnader, intäkter vid försäljning av biprodukter och bruttomarginal. För att kostnadstotalen för etanol ska bli jämförbar med kostnadstotalen för den fossila motsvarigheten anges samma bruttomarginal som för bensin, dvs. alla fasta kostnader som företagen har bör fördelas till lika stor del (per volym) på samtliga produkter. För 2013 uppmäts bruttomarginalen till 1,39 kronor per liter bensin (med 5 % låginblandning).

**E. Transportkostnader:** I denna post ingår transportkostnader för de aktörer som importerar, producerar eller köper etanol.

**F. Försäljning av biprodukter:** Denna kostnad kan inte redovisas eftersom den kan härledas till specifika företag. Posten tas hänsyn till genom att den är inkluderad i kostnadspost D.

**G. Produktkostnad** Summering av kostnadsposterna A-F.

**H. Vinstmarginal:** Bruttomarginalen inkluderar vinst och då bruttomarginalen inkluderas i övriga kostnader innebär det att vinst redan ingår i kalkylen.

**I. Skatt.** Gäller enbart för låginblandad etanol och ej höginblandade då dessa är skattebefriade, se Tabell 2.

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

Datum  
 2014-03-19

**Tabell 8: Kostnadskalkyl för ETBE och etanol till låginblandning jämfört med bensin under år 2013 (kr/l).**

Kostnadspost	Kr/l
A. Råvarukostnad	5,26
B. Arbetskraftskostnad	0,25
C. Kapitalkostnader	0,40
D. Bearbetningskostnader och övriga kostnader	2,00
E. Transportkostnader	0,12
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktkostnad	8,02
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,34
<b>J. Justering för energiinnehåll</b>	<b>12,91</b>
<b>K. Referenspris för bensin</b>	<b>11,80</b>
<b>L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (I-J)</b>	<b>+1,10</b>

Kostnadskalkylen visar att ETBE och etanol till låginblandning uppgått till en högre nivå än bensin under året vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte skett under år 2013.

**Tabell 9: Kostnadskalkyl för etanol till höginblandning jämfört med bensin under år 2013 (kr/l).**

Kostnadspost	Kr/l
A. Råvarukostnad	5,46
B. Arbetskraftskostnad	-
C. Kapitalkostnader	0,78
D. Bearbetningskostnader och övriga kostnader	1,98
E. Transportkostnader	0,17
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktkostnad	8,38
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,00
<b>J. Justering för energiinnehåll</b>	<b>12,92</b>
<b>K. Referenspris för bensin</b>	<b>11,80</b>
<b>L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (I-J)</b>	<b>+1,12</b>

Kostnadskalkylen visar att etanol till höginblandning uppgått till en högre nivå än bensin under året vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte skett under år 2013.

Datum  
2014-03-19

#### **4.6 Övriga skattebefriade drivmedel**

Utöver ovan redovisade biodrivmedel omfattas även Bio-DME av redovisningsskyldigheten under år 2013. Kostnads kalkylen för detta biodrivmedel kan dock inte redovisas i denna rapport eftersom det i dagsläget endast rör sig om en aktör. Energimyndigheten har dock granskat företagets uppgifter på samma sätt som gjorts för övriga biodrivmedel. Slutsatsen av denna granskning är att ingen överkompensation förekommit under 2013.

## 5. Slutsatser

Ovanstående kostnadsberäkningar tyder på att överkompensation troligtvis skett år 2013 för höginblandad och låginblandad FAME till följd av skattebefrielsen. Orsaken är genomgående minskande kostnader i kombination med att dieselpriiset fortfarande ligger på en högre nivåer jämfört med år då överkompensation inte skett.

Det är dock viktigt att ha i åtanke att kostnads kalkylerna är förknippade med osäkerheter och därmed ska resultatet hanteras med viss försiktighet. Marknaden för drivmedel är komplex och det är mycket svårt för aktörerna att allokera kostnader på ett enhetligt sätt.

Då det råder osäkerhet avseende marknadens framtida utveckling och då pris och kostnader för de genom statsstödsbeslutet skattebefriade bränslena kan variera kraftigt över tiden är det viktigt att priser och kostnader även i fortsättningsvis kontrolleras på årsbasis.