

Analysavdelningen
Noak Westerberg
016-544 24 37
noak.westerberg@energimyndigheten.se

Regeringskansliet
Miljö- och energidepartementet
103 33 Stockholm

Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel under 2017

Sammanfattning

Resultatet från den här övervakningsrapporten visar att överkompensation sannolikt inte har förekommit för något biodrivmedel under perioden januari till och med december 2017. Detta resultat skiljer sig från den indikativa rapporten om det första halvåret 2017 som visade att samtliga biodrivmedel riskerade att överkompenseras.

Förklaringen till skillnaden jämfört med den indikativa rapporten är att utvecklingen på den globala marknaden under första halvåret 2017 inte var representativt för helåret och för aktörer på den svenska marknaden. De rapporteringar som Energimyndigheten har tagit emot visar en annan bild, och det är de som ligger till grund för resultatet i denna rapport.

Även om resultatet indikerar att ingen överkompensation har skett så har marginalen för överkompensation minskat för samtliga biodrivmedel jämfört med helåret 2016. Förklaringen till detta är att priserna för fossila bränslen har börjat öka under 2017. Samtidigt har priserna för biodrivmedel och råvaror till biodrivmedel legat kvar på en liknande nivå som år 2016.

1. Statsstödsreglerna för flytande biodrivmedel

Sverige använder sig av skattenedsättning för hållbara flytande biodrivmedel vilket klassas som driftstöd enligt unionsrättens regler om statsstöd. För att Sverige ska få tillämpa skattenedsättningen krävs ett godkännande från EU-kommissionen. Sveriges nuvarande godkännande gäller till och med 2020.

I och med tillämpningen av skattenedsättning har Sverige också åtagit sig att lämna övervakningsrapporter till EU-kommissionen för att visa att ingen överkompensation sker. Om överkompensation skulle ske ska Sverige justera skattenedsättningen (stöddordningen). Begreppet överkompensation avser när ett biodrivmedel har en lägre produktionskostnad inklusive skatt än marknadspriset på det fossila drivmedel det ersätter.

I Energimyndighetens regleringsbrev för 2018 har vi fått i uppdrag att ta fram underlag till Miljö- och energidepartementet i enlighet med EU-kommissionens

beslut i statsstödsärende SA 43301 om skattebefrielse för flytande biodrivmedel. Regleringsbrevet anger att underlaget ska levereras den 27 februari 2018.

Denna övervakningsrapport gäller för perioden januari till och med december 2017. Enligt regleringsbrevets instruktion ska den innehålla en bedömning av huruvida överkompensation förelåg under 2017 och en översiktlig bedömning av om det riskerar att uppstå överkompensation under 2018.

2. Metod

För att avgöra huruvida överkompensation för flytande biodrivmedel förekom under 2017 har Energimyndigheten begärt in uppgifter gällande kostnader för produktion, import och inköp av biodrivmedel från rapporteringsskyldiga företag¹. Företagen har rapporterat in dessa uppgifter via Energimyndighetens e-tjänst för statsstödsrapportering. Regeringskansliet har bestämt vilka uppgifter som ska samlas in från företagen baserat på de krav som EU-kommissionen ställer.

Utöver kostnadsuppgifterna för 2017 har företagen också lämnat en uppskattning av hur deras volymer och kostnader kommer att utvecklas under 2018. De uppgifterna används för att få en fingervisning om resultatet för 2017 ser ut att gälla även för 2018. Energimyndigheten vill understryka att det finns stora osäkerheter i den typen av framåtblickande bedömning. Det är i princip omöjligt för företagen att förutse hur priser och volymer för biodrivmedel utvecklas under ett år framåt. För 2017 har totalt 25 företag lämnat in uppgifter till statsstödsrapporteringen. Samma företag kan ha rapporterat för fler än ett biodrivmedel.

3. Marknadsutveckling i Sverige

Användningen av flytande biodrivmedel i Sverige ökar stadigt och uppgick under 2017 preliminärt till 18 TWh. Det är en ökning jämfört med 2016 då motsvarande siffra var 15,8 TWh. Ökningen beror på att användningen av ren HVO ökat. Ökningen av HVO har varit så stor att den totala användningen av biodrivmedel ökat trots att användningen av B100, E85 och ED95 minskat.

Tabell 1 visar användningen av etanol och biodiesel i Sverige från 2015 till och med 2017. Figur 1 visar också utvecklingen sedan 2011 fördelat på olika användningsområden. Energistatistiken för 2017 är i denna rapport baserad på preliminär månadsstatistik för januari till och med november 2017 som är framskriven för att omfatta helåret 2017.

Tabell 1. Användning av etanol och biodiesel 2015 - 2017, uttryckt i 1000 m³ och TWh.

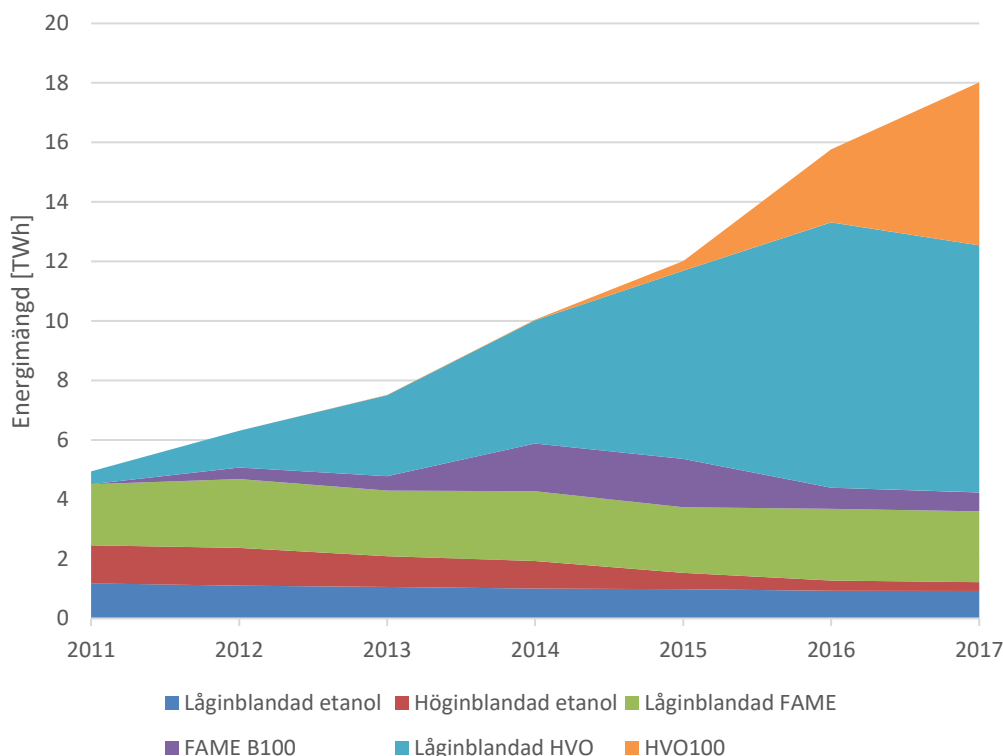
	2015		2016		2017	
	1000 m ³	TWh	1000 m ³	TWh	1000 m ³	TWh
Etanol	259	1,5	215	1,3	206	1,2
Biodiesel	1 123	10,2	1 545	12,0	1 789	16,8

¹ Med rapporteringsskyldiga företag avses de företag som innehar hållbarhetsbesked och som producerar, importerar eller köper in biodrivmedel och gör skatteavdrag för det i Sverige.

Datum

2018-02-27

Källa: Energimyndigheten, 2018.



Figur 1. Energimängd för olika biodrivmedel fördelat på användningsområde.

Källa: Energimyndigheten, 2018.

3.1 Etanol

Etanol säljs genom låginblandning i bensen och genom höginblandning i produkterna E85², ED95³ och ETBE⁴. Användningen av etanol har minskat årligen sedan 2012, men under 2017 har den trenden planat ut något. Det trendbrottet förklaras av att användningen av E85 och ED95 har varit ungefär densamma under 2017 jämfört med 2016. En anledning till det kan vara att prisdifferensen inte varit lika stor som tidigare. Under 2017 var E85 i genomsnitt 11 procent dyrare att tanka än 95-oktanig bensen, sett till energiinnehåll⁵, att jämföra med 28 procent år 2016.

Användningen av ED95 minskade med 28 procent under 2017 jämfört med 2016. En förklaring kan vara att HVO100 har tagit stora marknadsandelar.

Det finns tre aktörer i Sverige som producerar drivmedelsetanol: Lantmännen Agroetanol i Norrköping, Domsjö Fabriker i Örnsköldsvik och St1 i Göteborg.

² E85 är ett biodrivmedel som till huvudsak består av etanol (cirka 79 till 85 procent etanol beroende på årstid) med resterande andel bensen. Drivmedlet ersätter bensen i personbilar.

³ ED95 är ett biodrivmedel som består av cirka 95 procent etanol och 5 procent tändförbättrare. Drivmedlet ersätter diesel i busstransporter och andra tunga transporter.

⁴ ETBE står för etyltertiärbutyleter och är ett så kallat oktanhöjande additiv till bensen som kan vara baserat på etanol.

⁵ Prishistorik för privatkunder, Circle K.

Förändringar av skattesatser på etanol

Skatten på etanol som låginblandas i bensin har ändrats vid flera tillfällen, se Tabell 2. Senast den 1 augusti 2016 justerades avdraget för energiskatt upp till 88 procent. Energiskatten har sedan dess utgjord 0,45 kr/liter.

Tabell 2. Skatteavdrag för etanol som låginblandas i bensin.

Fr.o.m.	Energiskatt	Koldioxidskatt	Volymbegränsning
2015-01-01	89%	100%	Avdrag för högst 5 volymprocent av den totala mängden bensin som du ska redovisa skatt för under redovisningsperioden
2015-12-01	79%	100%	Ingen volymbegränsning
2016-01-01	74%	100%	Ingen volymbegränsning
2016-08-01	88%	100%	Ingen volymbegränsning
2018-07-01	0%	0%	Skatteavdraget slopas i och med reduktionsplikt

Källa: Skatteverket och lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Även avdraget för etanol som ingår i E85 har justerats flera gånger, se Tabell 3. Sedan den 1 augusti 2016 har avdraget för energiskatt varit 92 procent, vilket innebär att energiskatten sedan dess har utgjort 0,3 kr/liter. Sedan 1 januari 2018 har etanol i E85 full skattebefrielse.

Tabell 3. Skatteavdrag för etanol som ingår i E85.

Fr.o.m.	Energiskatt	Koldioxidskatt
2015-01-01	100%	100%
2015-12-01	78%	100%
2016-01-01	73%	100%
2016-08-01	92%	100%
2018-01-01	100%	100%

Källa: Skatteverket.

För etanol som går till ED95 är energiskatteavdraget 100 procent. Även den del av ETBE som framställts av biomassa och som blandas i bensin har fått 100 procent energiskatteavdrag sedan den 1 december 2015.

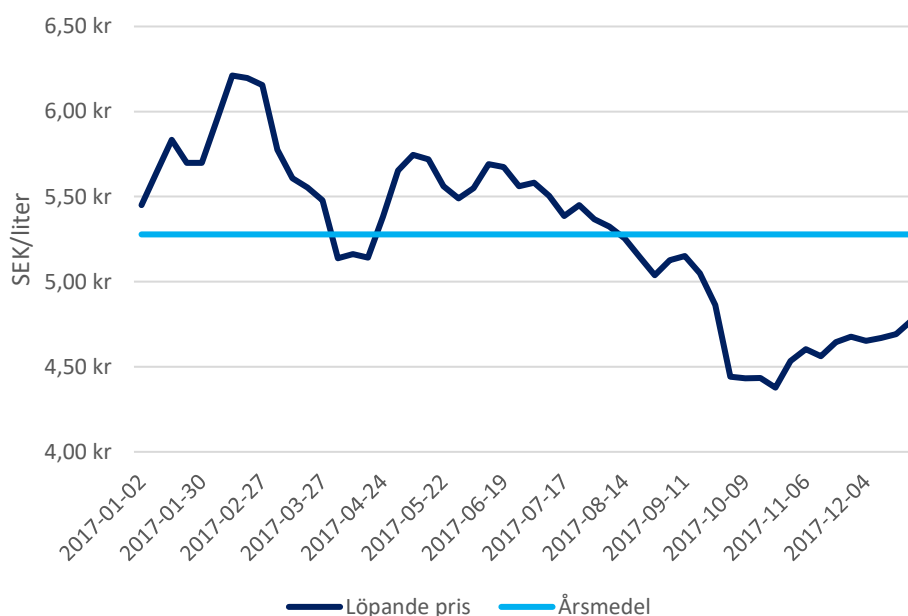
Datum

2018-02-27

Prisutveckling för etanol

Tidigare statsstödsrapporteringar visar att svenska företags genomsnittliga inköspriser för råvaror och etanol följer det europeiska spotpriset på etanol⁶. Spotpriset utgörs till stor del av råvarukostnader men också av avtal, valutakurser och vinstmarginaler. Råvarukostnaderna förändras över tid och utvecklas beroende på hur utbud och efterfrågan ser ut. Den etanol som importeras till Sverige har ett kostnadstillägg för transport och eventuellt också för tull, beroende på ursprung och KN-nummer.

Det europeiska spotpriset för etanol kallas T2 och anges som FOB⁷ i ARA⁸. 2017 började med att etanolpriset ökade, men trenden över hela året har varit ett sjunkande pris, se Figur 2. En anledning till detta kan vara att priset för socker har sjunkit under året.



Figur 2. Prisutveckling för europeiskt producerad etanol, FOB i ARA, 2017, löpande pris respektive årligt genomsnitt angett i kr/liter.

Källa: Licht Interactive Data, 2018.

Produktionskostnaden för biodrivmedel är i stor grad beroende av priset för råvaran. Figur 3 visar exempelvis relationen mellan kostnaden för vete inom Europa samt produktionskostnaden för etanol från vete inom Europa. Det innebär att vinstmarginalen för etanolproducenter kan variera mycket över tid liksom risken för överkompensation.

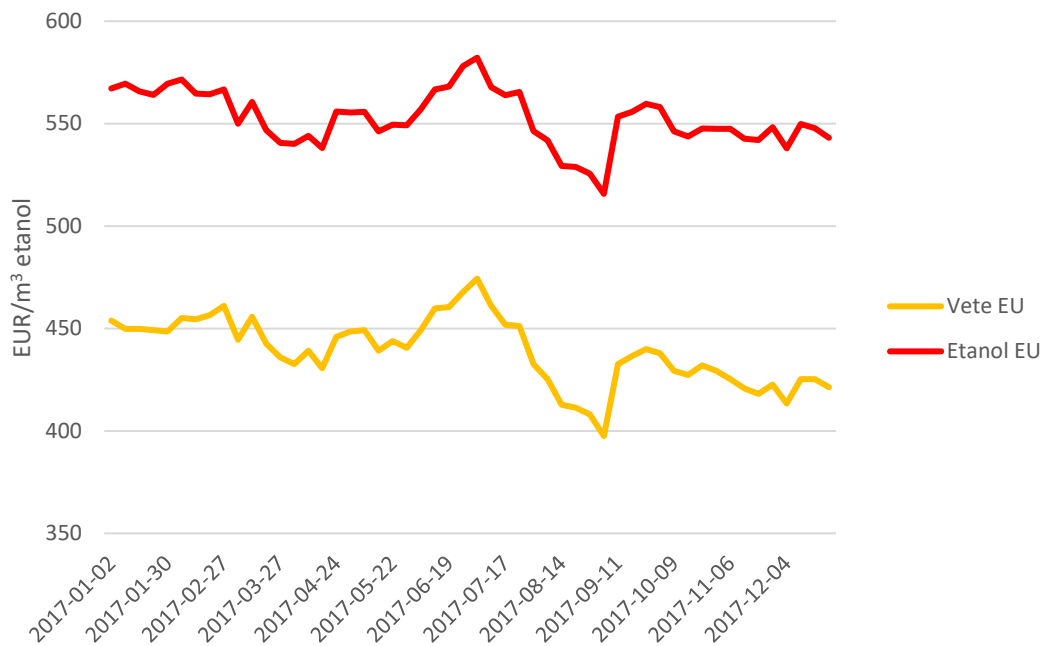
⁶ Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel under året 2015.

⁷ INCO-term och betyder Free On Board, d.v.s. ingen transport, försäkringar etc. ingår i priset.

⁸ Genomsnittspris från hamnarna i Rotterdam, Antwerpen och Amsterdam (ARA).

Datum

2018-02-27



Figur 3. Produktionskostnad för etanol från vete inom EU samt andelen av kostnaden som utgörs av råvarukostnad för vete.

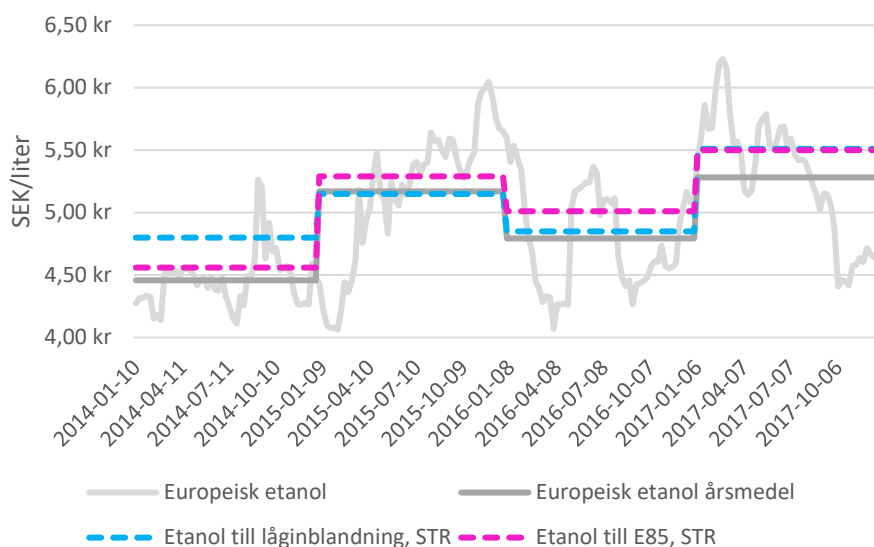
I Figur 4 nedan jämförs den genomsnittliga råvarukostnaden/inköpskostnaden för etanol enligt statsstödsrapporteringarna (STR) med det årliga genomsnittspriset för etanol producerad i Europa enligt Figur 2. Råvarukostnaden/inköpskostnaden nedan utgörs av inrapporterade uppgifter i statsstödsrapporteringen och består av ett genomsnitt av:

- Råvarukostnad för producenter, inklusive eventuell tull och transportkostnad i samband med inköp.
- Inköpskostnad vid import/införsel och vid inköp från svensk aktör, inklusive eventuell tull och transportkostnad i samband med inköp.

➔ Detta motsvarar kostnadspost A, se avsnitt 5.

Datum

2018-02-27



Figur 4. Prisutveckling för etanol 2014-2017, löpande pris och årsgenomsnittspriser.

Källa: Licht Interactive Data/Energimyndigheten, 2018.

Figur 4 visar att den genomsnittliga råvarukostnaden/inköpskostnaden för både etanol till E85 och etanol till låginblandning från statsstödsrapporteringarna följer det genomsnittliga europeiska etanolpriset.

3.2 Biodiesel

Det finns två olika typer av biodiesel; FAME och HVO. De har olika drivmedelsegenskaper men båda klassas som biodiesel. I detta kapitel redogörs det separat för de skattesatser, volymer och producenter som gäller FAME och HVO.

Däremot beskrivs prisutvecklingen för HVO och FAME gemensamt med utgångspunkt från det europeiska spotpriset på biodiesel. Det priset är representativt för både FAME och HVO. För mer information om hur prismetanismerna är uppbyggda och fungerar hänvisas till kapitel 7 i Energimyndighetens rapport ”Marknaderna för biodrivmedel 2016”⁹. Användningen av diesel totalt ligger på en oförändrad nivå.

Användningen av FAME och HVO i låginblandning samt ren FAME(B100) har minskat något medan användningen av HVO100 gjort en kraftig ökning för andra året i rad.

3.2.1 FAME

FAME säljs dels genom låginblandning i diesel och dels i ren form under namnet B100. Användningen av låginblandad FAME i diesel ligger i princip på samma nivå som under 2016 (-1 procent) medan B100 fortsätter att tappa marknadsandelar. Användningen av B100 under 2017 minskade med 11 procent jämfört med 2016, minskningen har dock planat ut något jämfört med det stora tappet som skedde under 2016 (-55 procent).

⁹ Energimyndighetens rapport ER 2016:29

Det finns två företag i Sverige som producerar FAME i större skala; Perstorp Bioproducts AB och Ecobränsle AB. Perstorp Bioproducts AB är den största producenten och har produktionsanläggningar i Stenungssund samt i Fredrikstad, Norge. Ecobränsle AB är näst störst och har sin produktion i Karlshamn. I Sverige produceras FAME också av ett flertal mindre aktörer som tar fram relativt små volymer.

Förändringar av skattesatser på FAME

För B100 justerades avdraget för energiskatt från 50 procent till 63 procent den 1 augusti 2016 (se Tabell 5), energiskatten utgjorde därmed 0,87 kr/liter. Den 1 januari 2018 justerades befrielsen från energiskatt för B100 till 100 procent.

Tabell 4. Skatteavdrag för höginblandad FAME.

Fr.o.m.	Energiskatt	Koldioxidskatt
2015-01-01	44%	100%
2016-01-01	50%	100%
2016-08-01	63%	100%
2018-01-01	100%	100%

För låginblandad FAME kommer skattereduktionen slopas i och med den kommande reduktionsplikten. Fram till dess får man göra avdrag för energiskatt med 36 procent, se Tabell 5. Energiskatten utgjorde därmed 1,51 kr/liter under hela 2017. Det gäller också fram till 1 juli 2018 då reduktionsplikten träder i kraft.

Tabell 5 Skatteavdrag för låginblandad FAME i diesel.

Fr.o.m.	Energiskatt	Koldioxidskatt	Volymbegränsning
2015-01-01	8%	100%	Avdrag för högst 5 volymprocent av den totala mängden diesel som du ska redovisa skatt för under redovisningsperioden
2015-12-01	8%	100%	Ingen volymbegränsning
2016-08-01	36%	100%	Ingen volymbegränsning

3.2.2 HVO

HVO säljs som låginblandning samt i ren form under namnet HVO100. Användningen låginblandad HVO minskar något under 2017 (-7 procent) medan

Datum

2018-02-27

användningen av ren HVO (HVO100) fortsätter att öka kraftigt (+120 procent), vilket tyder på att HVO100 fortsätter att ta marknadsandelar.

En bidragande faktor till det är att efterfrågan på HVO100 har vuxit och att tillgängligheten ökat då fler distributörer har börjat erbjuda drivmedlet.

Idag finns det framför allt två stora HVO-leverantörer på den svenska marknaden; Preem AB och Neste AB. Preem har produktion i Göteborg och har sålt HVO på den svenska marknaden sedan 2011. Neste har ingen produktion i Sverige men har levererat HVO till den svenska marknaden sedan 2012. Eftersom Neste inte har någon produktion i Sverige utan importerar HVO för försäljning i Sverige innebär det att de endast redovisar inköpspriset vid import, inga uppgifter om kostnaden för den faktiska produktionen.

Neste har även annonserat att de ska utöka sin produktionskapacitet av HVO, dels genom effektiviseringar i befintliga anläggningar samt genom nyinvesteringar i Singapore¹⁰. En viktig råvara i Nestes process är PFAD som kan komma att klassas om från restprodukt till samprodukt, vilket skulle påverka det färdiga drivmedlets klimatprestanda. Inom Europaparlamentet har även diskuterats palmoljans eventuella utfasning från biodrivmedel.

Skattesatser på HVO

HVO har 100 procent nedsättning av energiskatt och det finns ingen volymbegränsning på skattebefrielsen.

3.2.3 Prisutveckling för biodiesel

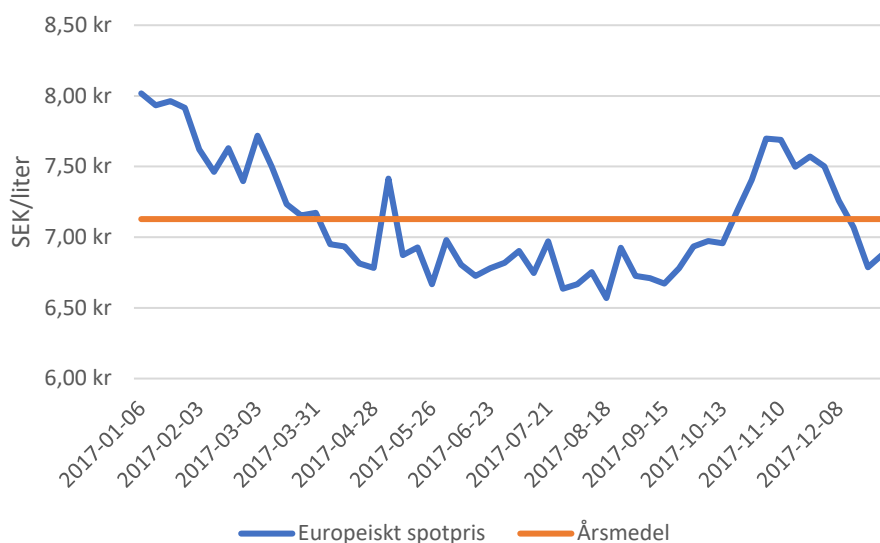
Det europeiska spotpriset på biodiesel utgörs till stor del av råvarukostnader men också av avtal, valutakurser och vinstmarginaler. Råvarukostnaden varierar beroende på hur utbudet och efterfrågan ser ut och varierar därför över tid. Europeisk biodieselnotering anges som FOB i ARA. Under 2017 låg årsmedlet för FAME på 7,13 kr/liter. Priset ökade betydligt under hösten 2016 men minskade igen under början av 2017 från omkring 8 kr/liter till att ligga något stabilare omkring 7 kr/liter under resten av året.

Det finns inga noteringar om spotpriser för HVO i nuläget. Vår bedömning är dock att prisutvecklingen för FAME också är representativ för hur priset för HVO utvecklas.

¹⁰ <https://www.neste.com/en/nestes-growth-program-renewable-products-takes-step-forward>

Datum

2018-02-27



Figur 5. Prisutveckling för CFPP¹¹ – 10 FAME, fob i ARA, 2017, löpande pris respektive årligt genomsnitt.

Källa: Licht Interactive Data, 2018.

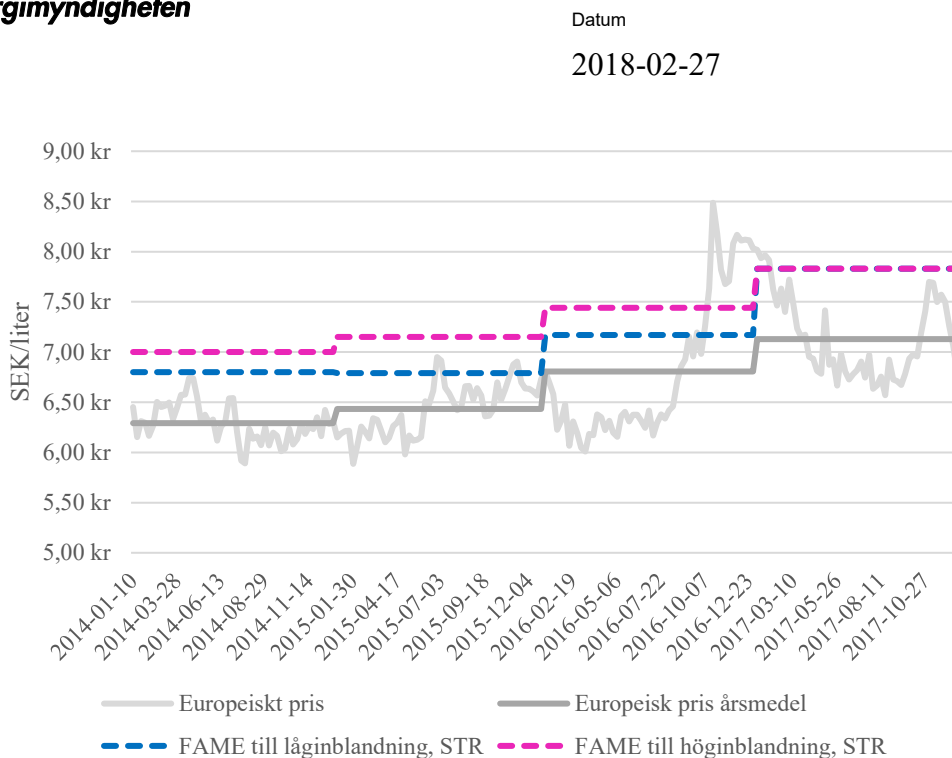
Figur 6 nedan jämför den genomsnittliga råvarukostnaden/inköpskostnaden för FAME enligt statsstödsrapporteringarna (STR), med det genomsnittliga priset för FAME som handlas på den europeiska marknaden.

Råvarukostnaden/inköpskostnaden nedan utgörs av inrapporterade uppgifter i statsstödsrapporteringen och består av ett genomsnitt av:

- Råvarukostnad för producenter, inklusive eventuell tull och transportkostnad i samband med inköp.
- Inköpskostnad vid import/införsel och vid inköp från svensk aktör, inklusive eventuell tull och transportkostnad i samband med inköp.

➔ Detta motsvarar kostnadspost A, se avsnitt 5.

¹¹ Cold filter plugging point.



Figur 6. Prisutveckling för FAME, 2014-2017, löpande pris och årsgenomsnittspriser.

Källa: Licht Interactive Data/Energimyndigheten, 2018.

Figur 6 visar att de råvarukostnader/inköpskostnader för FAME till låg- och höginblandning som har angivits i statsstödsrapporteringarna 2014-2017 utvecklas på ett likartat sätt som det genomsnittliga europeiska priset. Det är rimligt att det europeiska priset är styrande även på den svenska marknaden eftersom en majoritet av drivmedlet importeras.

Skillnaden mellan FAME till höginblandning och låginblandning kan bero på kvalitetsskillnader mellan hög- och låginblandad FAME som är tydlig framför allt under vintermånaderna. Det kan också bero på hur produkterna handlas.

4. Prisutvecklingen för olja och bensin och diesel

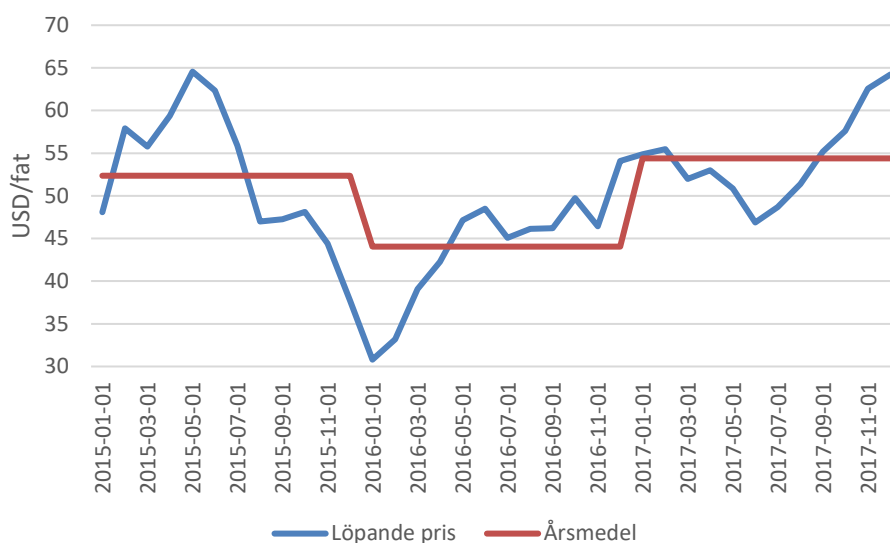
För att bedöma om överkompensation av flytande biodrivmedel har förekommit under 2017 jämförs kostnaden för biodrivmedlet med marknadspriset exklusive moms hos dess fossila motsvarighet, det vill säga bensin eller diesel. Således är råoljeprisets utveckling av vikt för att bedöma hur utvecklingen av en eventuell överkompensation kommer att se ut under 2018.

4.2 Prisutveckling för olja

Under 2015 fluktuerade råoljepriset för att sedan vända uppåt igen under våren 2016 och stabiliseras strax innan halvårsskiftet, se Figur 7. Under hösten 2016 nådde OPEC en överenskommelse om att oljeproduktionen med 1,2 miljoner fat per dag under första halvåret 2017 vilket ledde till att priset ökade till drygt 55 dollar/fat vid årsskiftet 2017. Under första halvan av 2017 höll sig råoljepriset relativt stabilt vid den nivån för att påbörja en ökande trend under hösten. En anledning till detta var att OPECs överenskommelse förlängdes till mitten av 2018. I början av 2018 passerade oljepriset 70 USD/fat.

Datum

2018-02-27



Figur 7. Prisutveckling för Brentolja, 2015-2017, löpande pris och årsmedel.

Källa: Världsbanken, 2018¹².

4.3 Prisutveckling för bensin och diesel

Pumppriserna för bensin och diesel sjönk under hösten 2014 efter prisfallet på råolja och har sedan dess legat på generellt lägre nivåer, se Figur 8. Priserna för bensin och diesel följde under 2015 i stora drag oljeprisets trendkurva med en generell uppgång under årets första halva och nedgång under andra halvan.

Under första halvåret 2016 ökade priserna för bensin och diesel, dock låg bensinpriset på lägre nivåer än vid motsvarande period 2015 (med undantag av januari). Dieselpriiset låg under våren 2016 på liknande nivåer som under våren 2015, men något högre under juni och juli. Under sensommaren sjönk priserna på diesel och bensin för att sedan vända uppåt igen under hösten.

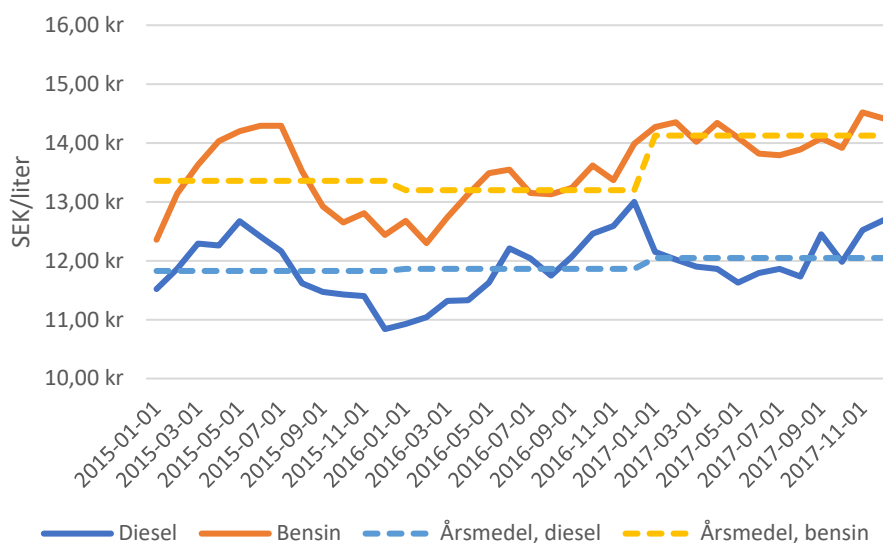
Under 2017 var löpande priser för både bensin och diesel relativt stabila och avvek inte i någon stor utsträckning från årsmedel. Om priset för bensin och diesel fortsätter att följa råoljeprisindex kan priserna dock komma att öka under 2018 då råoljepriset visar en uppåtgående trend sedan sommaren 2017.

Det finns många anledningar till varför bensin- och dieselpriiser skiljer sig åt, och analys av hur och varför priserna för olika petroleumprodukter varierar är komplex. Av den anledningen utvecklas inte analysen mer i denna rapport.

¹² <http://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets>.

Datum

2018-02-27



Figur 8. Försäljningspris för bensin och diesel vid pump på den svenska marknaden 2015–2017, löpande priser.

Källa: SPBI, 2018¹³.

5. Förutsättningar för överkompensationsberäkningen

I den här rapporten jämförs produktionskostnaden för ett biodrivmedel inklusive skatt med marknadspriset på det fossila drivmedel som det ersätter. Det innebär att etanol för låginblandning och inblandning i E85 jämförs med bensin, medan etanol för inblandning i ED95, FAME för låg- och höginblandning, HVO samt DME jämförs med fossil diesel.

Det ska noteras att kostnadsjämförelserna är förknippade med stora osäkerheter då kostnader kan skilja sig åt mellan olika företag samt variera över tid.

5.1 Kostnadsposter

Produktionskostnaden för ett biodrivmedel utgörs i denna beräkning av ett antal kostnadsposter beskrivna i kostnadspost A-H nedan. Till detta kommer skatt och justeringar för energiinnehåll vilket beskrivs i post I och J.

A. Råvarukostnad: Beroende på vilken typ av aktör ett företag är, lämnar det uppgifter om inköpspris för köpt etanol eller biodiesel alternativt råvarupris för inhemsk produktion. Denna kostnadspost inkluderar också eventuell tull samt transportkostnader i samband med inköp.

B. Arbetskraftskostnad: I denna post ingår arbetskraftskostnader som specifikt går att härleda till hanteringen av etanolen eller biodieseln.

C. Kapitalkostnad: I denna post ingår kapitalkostnader som specifikt går att härleda till hanteringen av etanolen eller biodieseln.

¹³ <http://spbi.se/statistik/priser/>.

D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad: Här inkluderas bearbetningskostnader, övriga kostnader och bruttomarginal. För att kostnadstotalen för biodrivmedlet ska bli jämförbar med kostnadstotalen för den fossila motsvarigheten används samma bruttomarginal som för bensin respektive diesel.

E. Transportkostnad: I denna post ingår transportkostnader utöver transportkostnader vid inköp.

F. Intäkter från försäljning av biprodukter: I posten ska eventuella intäkter från försäljning av biprodukter som uppkommer vid produktionen av etanolen eller biodieseln redovisas. Eftersom det finns relativt få svenska producenter och därmed få aktörer som kan redovisa intäkter från försäljning av biprodukter inkluderas en eventuell sådan post under kostnadspost D.

G. Produktionskostnad: Summering av kostnadsposterna A-F.

H. Vinstmarginal: Skillnaden mellan försäljningspris och produktionskostnad. Vinstmarginalen antas vara en del av bruttomarginalen och ingår därmed i kostnadsposten D ovan.

I. Skatt: Skatt på drivmedel. Moms ingår ej i denna post, och är exkluderad för hela överkompensationsberäkningen.

J. Justering för energiinnehåll: Eftersom samtliga biodrivmedel har lägre energiinnehåll än bensin respektive diesel måste detta korrigeras för i kostnadsberäkningen. Detta görs enligt de värmevärden som redovisas i Tabell 8.

Volymvägt genomsnitt

Av sekretesskäl kan Energimyndigheten inte redovisa uppgifter som går att spåra till ett specifikt företag. Därför redovisas varje punkt ovan på ett sätt som inkluderar alla företag som har gjort skatteavdrag för ett visst drivmedel. Detta beräkningssätt visar huruvida överkompensation föreligger totalt sett eller inte.

5.2 Antaganden om referenspriser

I bedömningen spelar referenspriset en stor roll, det vill säga marknadspriset på bensin och fossil diesel. För dessa bränslen har Energimyndigheten ingen möjlighet att begära ut separata uppgifter från aktörer. Energimyndigheten utgår istället från ett årsgenomsnitt av de marknadspriser som gällt under 2017 enligt SPBI¹⁴. Dessa motsvarar genomsnittliga bensin- och dieselpriiser vid pump exklusive moms¹⁵. Eftersom nästintill all bensin och diesel som säljs vid pump inkluderar låginblandning innebär det att en justering måste göras för att få fram kostnaden för de rena fossila bränslena, se Tabell 6¹⁶.

För diesel redovisar SPBI sedan 2017 inte längre vinstmarginalen för diesel. Anledningen till detta är att de saknar uppgifter om priset för HVO. Därför har vi

¹⁴ Svenska Petroleum- & Biodrivmedel Institutet

¹⁵ För diesel används det genomsnittliga priset för storkund.

¹⁶ Preliminära siffror över låginblandningsnivåer under 2016 är 5,0 procent låginblandad etanol i bensin, 5,2 procent låginblandad FAME i diesel och 18,9 procent låginblandad HVO i diesel. HVO ingår dock inte i referenspriset för diesel med låginblandning.

Datum

2018-02-27

utifrån de prisuppgifter som vi fått in i rapporteringen beräknat produktkostnaden för ren fossil diesel med hjälp av de prisuppgifterna. Bruttomarginalen har antagits som ett medel av åren 2012-2016.

Tabell 6. Referenspris för bensin och diesel 2017 anges i kronor per liter.

	Produktkostnad	Bruttomarginal	Skatt	Total exkl. moms
Ren bensin	3,53	1,38	6,31	11,22
Ren diesel	3,67	0,91	5,56	10,14

Källa: SPBI, Energimyndighetens beräkningar, 2018.

5.3 Skattesatser och värmevärden

I Tabell 7 redovisas skattesatserna för bensin och diesel under 2017. I Tabell 8 redovisas de värmevärden som använts vid omräkning av drivmedel.

Tabell 7. Skattesatser för drivmedel under 2017, anggett i kronor per liter.

Drivmedel	Energiskatt	CO2-skatt	Total skatt
Bensin, MK1	3,72	2,59	6,31
Diesel, MK1	2,36	3,2	5,56
FAME för låginblandning i diesel*	1,51	0	1,51
Ren FAME (B100)*	0,87	0	0,87
Etanol för låginblandning i bensin	0,45	0	0,45
Etanol till E85	0,30	0	0,30
Övriga biodrivmedel** (HVO, biogas, ETBE, ED95, DME)	0	0	0

* Skatten per liter avser FAME där fossilfri metanol används vid framställningen. Om fossil metanol använts blir skatten något högre per liter.

** Avser biomassaandelen. De fossila tillsatserna i bland annat ED95 och HVO beskattas. Den faktiska skatten per liter är därför något högre.

Källa: Skatteverket, 2018.

Tabell 8. Värmevärden för drivmedel.

Bränsle	Enhet	Energiinnehåll (kWh/liter)
Bensin	1 liter	9,1
Diesel	1 liter	9,8
Etanol	1 liter	5,9
FAME	1 liter	9,2
HVO	1 liter	9,4

Källa: Energimyndigheten, 2017.

6. Resultat

I tabellerna nedan redovisas beräknade produktionskostnader, referenspris samt resultat per biodrivmedel. Kostnadsberäkningen utgår från de inrapporteringar som Energimyndigheten tagit del av och omfattar de direkta kostnader som de inrapporterande företagen har. Samtliga kostnader har tagits fram genom att beräkna ett volymvägt genomsnitt mellan angivna produktions-, import- och inköpskostnader.

6.1 Etanol och ETBE till låginblandning

Överkompensationsberäkningen visar att etanol till låginblandning i bensin och ETBE uppgick till en högre kostnadsnivå än bensin under 2017 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har förekommit.

Tabell 9. Kostnadsjämförelse mellan etanol och ETBE till låginblandning och bensin 2017.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	5,50
B. Arbetskraftskostnad	0,03
C. Kapitalkostnad	0,04
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,81
E. Transportkostnad	0,07
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	7,46
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,45
J. Justering för energiinnehåll	12,19
K. Referenspris för bensin	11,29
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+ 0,91

Marginalen till överkompensation uppgick under 2017 till 91 öre per liter vilket är ungefär detsamma som för år 2016.

Företagens bedömning är att resultatet står sig under 2018, och att produktionskostnaden för låginblandad etanol minskar marginellt. Bedömningsdelen ska tolkas med stor försiktighet.

6.2 Etanol till E85

Överkompensationsberäkningen visar att etanol till E85 uppgick till en högre kostnadsnivå än bensin under 2017 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har förekommit.

Tabell 10. Kostnadsjämförelse mellan etanol till E85 och bensin 2017.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	5,51
B. Arbetskraftskostnad	0,03
C. Kapitalkostnad	0,04
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,80
E. Transportkostnad	0,17
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktionskostnad	7,56
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,30
J. Justering för energiinnehåll	12,12
K. Referenspris för bensin	11,29
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+ 0,83

Marginalen till överkompensation beräknas uppgå till 83 öre per liter för E85. Det är en lägre marginal jämfört med bedömningen avseende år 2016.

Företagens bedömning är att resultatet står sig under 2018, men att marginalen till överkompensation ökar något till följd av en ökad produktionskostnad. Den högre skatten på bensin påverkar också marginalen vilket har beaktats. Bedömningsdelen ska tolkas med stor försiktighet.

6.3 Etanol till ED95

Kostnaderna för etanol till ED95 kan inte visas av sekretesskäl eftersom det rör sig om få aktörer. Energimyndigheten kan konstatera att det sannolikt inte har skett någon överkompensation under 2017. Bedömningen är att det inte heller kommer att göra det under 2018.

6.4 FAME till låginblandning

Överkompensationsberäkningen visar att FAME till låginblandning uppgick till en högre kostnadsnivå än fossil diesel under 2017 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har förekommit.

Resultatet skiljer sig från det resultat som redovisades i den indikativa övervakningsrapporten eftersom den endast tog hänsyn till utvecklingen under första halvåret. Enligt Figur 5 steg priset på europeisk FAME kraftigt under andra halvåret 2017, något som inte fångades in i den indikativa övervakningsrapporten.

Tabell 11. Kostnadsjämförelse mellan låginblandad FAME och fossil diesel 2017.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	7,83
B. Arbetskraftskostnad	0,04
C. Kapitalkostnader	0,04
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,10
E. Transportkostnad	0,06
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktionskostnad	9,07
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	1,51
J. Justering för energiinnehåll	11,31
K. Referenspris för diesel	10,14
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+ 1,17

Jämfört med helårsrapporteringen för 2016 har marginalen till överkompensation minskat för låginblandad FAME under 2017.

Företagens bedömning är att resultatet kommer att stå sig under 2018, men de bedömer att marginalen till överkompensation kommer att öka till följd av en marginellt högre produktionskostnad. Bedömningsdelen ska tolkas med stor försiktighet.

6.5 B100

Överkompensation för B100 har sannolikt inte förekommit då beräkningen visar att produktionskostnaden har varit något högre än för fossil diesel.

Resultatet skiljer sig från det resultat som redovisades i den indikativa övervakningsrapporten eftersom den endast tog hänsyn till utvecklingen under första halvåret. Enligt Figur 5 steg priset på europeisk FAME kraftigt under andra halvåret 2017, något som inte fångades in i den indikativa övervakningsrapporten.

Tabell 12. Kostnadsjämförelse mellan FAME till höginblandning och fossil diesel

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	7,83
B. Arbetskraftskostnad	0,04
C. Kapitalkostnad	0,04
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,10
E. Transportkostnader	0,06
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktionskostnad	9,07
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,87
J. Justering för energiinnehåll	10,59
K. Referenspris för diesel	10,14
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+ 0,45

Jämfört med helårsrapporteringen 2016 minskade marginalen till överkompensation för B100 under 2017. Ett ökat referenspris för diesel ligger till grund för detta.

Företagens bedömning är att resultatet kommer att stå sig under 2018, men de bedömer att marginalen till överkompensation kommer att öka till följd av en marginellt högre produktionskostnad. Bedömningsdelen ska tolkas med stor försiktighet.

6.6 HVO

Överkompensationsberäkningen visar att HVO uppgick till en högre kostnadsnivå än fossil diesel under 2017 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har förekommit.

Resultatet stämmer överens med det resultat som redovisades i den indikativa övervakningsrapporten. Marginalen till överkompensation har minskat på grund av en lägre råvarukostnad i helårsrapporteringen.

Tabell 13. Kostnadsjämförelse mellan HVO och fossil diesel 2017.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	8,99
B. Arbetskraftskostnad	0,03
C. Kapitalkostnad	0,03
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,27
E. Transportkostnad	0,09
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	10,41
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,00
J. Justering för energiinnehåll	10,85
K. Referenspris för diesel	10,14
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+ 0,71

Jämfört med helårsrapporteringen för 2016 bedöms marginalen till överkompensation ha minskat under 2017. Det ökade referenspriset för diesel är förklaringen till detta.

Enligt företagets bedömning kommer resultatet att stå sig för 2018. Företagen bedömer att produktionskostnaden för HVO kommer att öka marginellt. Bedömningsdelen ska tolkas med stor försiktighet.

6.7 DME

Kostnaderna för DME kan inte visas eftersom det rör sig om få aktörer. Energimyndigheten kan konstatera att det sannolikt inte har skett någon överkompensation under 2017. Bedömningen är att det inte heller kommer att göra det under 2018.

7. Slutsatser

Resultatet från statsstödsrapporteringen för helåret 2017 visade att överkompensation sannolikt inte har förekommit för något biodrivmedel.

Skillnaden mot resultatet från den indikativa övervakningsrapporten för 2017 är stora. I den rapporten såg det ut som att samtliga biodrivmedel skulle bli överkompenserade. Anledningen till det är att den rapporten görs utifrån en bedömning av marknadsutvecklingen under det första halvåret, vilket inte

Datum

2018-02-27

nödvändigtvis är representativt för hela året. Ökade råvarupriser under andra halvåret 2017 förklarar varför den indikativa övervakningsrapportens visade ett annat resultat.