

Analysavdelningen

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

# Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel under året 2014

## 1. Inledning

I Energimyndighetens regleringsbrev för 2015 ges myndigheten i uppdrag att redovisa huruvida Sverige följer statsstödsreglerna avseende biodrivmedel eller inte. Rapporteringen görs till regeringen och innehåller uppgifter i enlighet med kommissionens beslut i statsstödsärende SA 38421 och SA 38420 om skattebefrielse för biodrivmedel.

I och med användningen av statsstöd för biodrivmedel har Sverige åtagit sig att till Europeiska kommissionen lämna årliga övervakningsrapporter för att visa att ingen överkompensation sker och om det skulle förekomma; justera stödordningen. Då övervakningsrapporten avseende 2013 års volymer visade att både låg- och höginblandad FAME sannolikt var överkompenserade, begärde EU-kommissionen att Sverige ska göra två rapporter årligen för att regeringen ska hinna utforma åtgärder för att motverka en eventuellt kommande överkompensation innan stödperiodens slut den 31 december 2015. De årliga rapporterna ska innehålla en bedömning om utvecklingen av utbudet och efterfrågan på den svenska biodrivmedelsmarknaden. Detta har i rapporterna gjorts med hjälp av en bedömningsdel avseende volymer och kostnader för 2015 som samtliga berörda företag har ombetts att fylla i. Den första av dessa rapporteringar överlämnades till Regeringskansliet i november 2014 och var en indikativ övervakningsrapport för perioden januari-augusti med en bedömningsdel för perioden september-december. Det är resultatet i denna övervakningsrapport för helåret 2014 som är avgörande för eventuella kommande skatteförändringar.

Begreppet överkompensation avser här när ett biodrivmedel, till följd av skattelättnader, har lägre kostnader än marknadspriset på det fossila drivmedel det ersätter.

## 2. Metod

För att utvärdera skattedispenserna för flytande biodrivmedel under 2014 skickade Energimyndigheten ut ett frågeformulär till de företag som erhållit hållbarhetsbesked för biodrivmedel och som därigenom har haft möjlighet att göra

Datum  
2015-02-17

skatteavdrag på sina volymer. Frågeformuläret innehöll frågor om faktiska förhållanden kring produktion, import och inköp, användningsområden etc. för helåret 2014 samt frågor om förväntade volymer och kostnader för helåret 2015. Enkäten har tagits fram baserat på de krav som ställs från EU-kommissionen och i samverkan med Regeringskansliet.

Uppgifterna som har lämnats för 2014, det vill säga faktiska uppgifter, är de siffror som har legat till grund för resultatet som redovisas i avsnitt 5.4 och 5.5. Rapporteringen omfattar enbart den biobaserade andelen av drivmedlet, likaså enbart de volymer som företagen uppger att de har gjort skatteavdrag för.

De uppgifter som tagits in för bedömningen av 2015 har använts för att få en fingervisning om resultatet också ser ut att gälla för 2015 eller inte. Energimyndigheten vill understryka osäkerheten i bedömningsdelen. Det är i princip omöjligt att förutse pris och volym för biodrivmedlet och för fossil diesel för ett år framöver. Det är också troligt att kommande besked om ett eventuellt kvotpliktssystem kommer att påverka marknaden.

Utskicket av frågeformuläret gjordes den 16 december 2014 och svar begärdes in till den 19 januari 2015. Många av de uppgifter som har inkommit är känsliga för företagen att lämna ut på grund av konkurrensskäl. Energimyndigheten har därför granskat och valt ut vilka uppgifter som kan tas med och redovisar svaren, vid behov, i redigerad form i rapporten.

Företagen redovisar i vissa fall relativt skilda kostnadsnivåer. För att begränsa arbetets omfattning har principen varit att utgå från de svar som inkommit via svarsformuläret. En övergripande rimlighetsbedömning görs dock av Energimyndigheten och telefon- och e-postkontakt har tagits med några uppgiftslämnare för att förtydliga och komplettera lämnade enkätsvar.

Under 2014 har 48 företag erhållit hållbarhetsbesked för flytande biodrivmedel enligt lagen om hållbarhetskriterier och därmed inkluderats i rapporteringen. 2013 var antalet företag 46 stycken. En majoritet av företagen som har gjort skatteavdrag idag är företag som köper förhållandevis små volymer av biodrivmedel i form av låginblandning.

För 2014 har 16 företag lämnat uppgifter om etanol, 32 företag har lämnat uppgifter om FAME<sup>1</sup> och 15 företag har lämnat uppgifter om HVO<sup>2</sup>. Observera att samma företag kan ha gjort skatteavdrag för fler än ett biodrivmedel.

---

<sup>1</sup> FAME står för fettsyrametylestrar. Den typ av FAME som förekommer inom EU är gjord av raps och kallas RME.

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

### 3. Marknadsutvecklingen

Användningen av flytande biodrivmedel ökar stadigt och uppgick 2013 till 7,5 TWh, 2012 var motsvarande siffra 6,1 TWh. Ökningen kan tillskrivas den ökande mängden biodiesel, främst i form av HVO, se Tabell 1. Volymen biodiesel uppgick under 2014 års tre första kvartal till 585 000 m<sup>3</sup>, under samma period 2013 var siffran 421 000 m<sup>3</sup>. Volymen etanol för de tre första kvartalen 2014 uppgick till 257 000 m<sup>3</sup>, vilket kan jämföras med 275 000 m<sup>3</sup> samma period 2013. Siffror för helåret 2014 blir tillgängligt i april 2015.

Tabell 1. Leveranser av biodrivmedel 2011-2014, uttryckt i 1000 m<sup>3</sup> samt i TWh.

	2011		2012		2013		Kv. 1-3 2013		Kv. 1-3 2014	
	1 000 m <sup>3</sup>	TW h	1 000 m <sup>3</sup>	TWh	1 000 m <sup>3</sup>	TWh	1000 m <sup>3</sup>	TWh	1000 m <sup>3</sup>	TW h
<b>Etanol</b>	420	2,48	407	2,40	355	2,09	275	1,62	257	1,52
<b>Biodiesel</b>	295	2,72	425	3,93	583	5,42	421	3,92	585	5,44

Källa: Energimyndigheten/SCB

#### 3.1 Etanol

Etanol förekommer som låginblandning i bensin och som komponent i produkterna E85<sup>3</sup>, ED95<sup>4</sup> och ETBE<sup>5</sup>. Som Tabell 1 ovan visar har etanolanvändningen minskat sedan 2011. Minskningen beror dels på att nyregistreringen av etanolbilar kraftigt har minskat, från 58 900 stycken 2008 till 3 100 stycken 2013. Befintliga etanolbilar tankar också i stor utsträckning bensin. En orsak till denna utveckling är bland annat att det finns en stor andel etanolbilar på andrahandsmarknaden till relativt låga priser, där köpare främst är intresserad av priset och inte det alternativa bränslet<sup>6</sup>. Användningen av låginblandad etanol har också minskat under 2014. Det beror på att bensin användningen, och därmed också låginblandningen, sjunker.

Under 2014 var den tillåtna låginblandningen av etanol i bensin 10 procent enligt Bränslekvalitetsdirektivet. Ett bränsle med 10 procents inblandning, E10, finns dock ännu inte på den svenska marknaden. Upp till 5 procents låginblandning befrias från koldioxidskatt men är pålagd en energiskatt om 34 öre per liter. Energiskatten på låginblandad etanol höjdes den 1 januari 2015 till 36 öre per liter i och med att skatten på bensin höjdes eftersom energiskatten på etanol till låginblandning anges som en procentsats av energiskatten på bensin. Etanol för

<sup>3</sup> E85 är ett biodrivmedel som till huvudsak består av etanol (ca 79 - 85 procent etanol beroende på årstid) med resterande andel bensin. Drivmedlet ersätter bensin i personbilar.

<sup>4</sup> ED95 är ett biodrivmedel som består av ca 95 procent etanol och 5 procent tändförbättrare. Drivmedlet ersätter diesel i busstransporter.

<sup>5</sup> ETBE står för etyltertiärbutyleter och är ett s.k. oktanhöjande additiv till bensin som kan vara baserat på etanol.

<sup>6</sup> SPBI Seminarium Drivmedel 2014-05-28.

Datum  
2015-02-17

E85 och ED95 är fortsatt befriade från både koldioxid- och energiskatt, se Tabell 4.

### *Ursprung*

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 procent av varuvärdet. Detta förfarande kallas Bearbetning under tullkontroll (BUT) och innebär att den kemiska produkten importeras för vidarebearbetning inom EU. Detta sker för all import av ED95 och en viss andel E85. För mer information om tullvillkor hänvisas till rapporten ER 201229 Analys av marknaderna för biodrivmedel.
- Import av odenaturerad etanol: Etanol som används som låginblandning måste importeras som odenaturerad etanol (KN-nr 2207 10 00) för att få 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 för produktion av E85. För denaturerad etanol är tullsatsen 10,2 euro per 100 liter. Omfattningen av import av drivmedelsetanol med denna tullsats är liten.

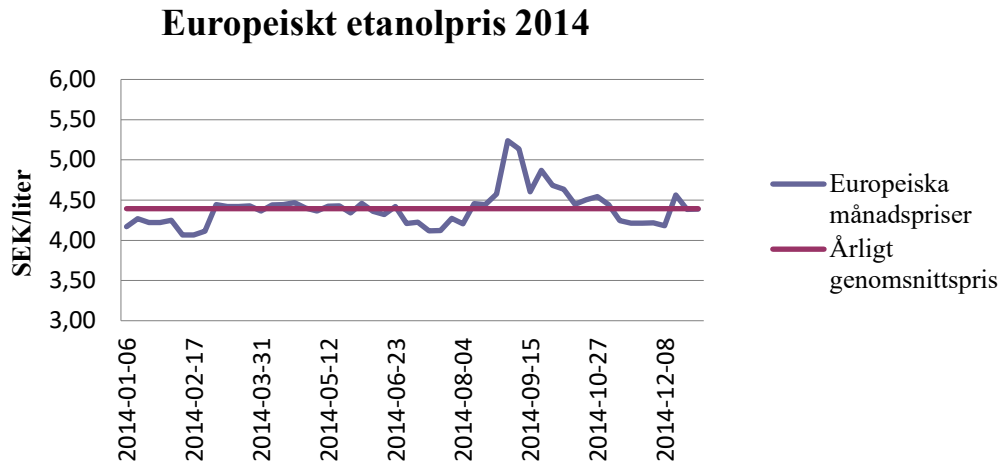
Utöver import och export från och till tredje land förekommer också en utbredd handel mellan EU-länder, vilket går under benämningen *införsel* respektive *utförsel*. Inhemsk produktion av etanol sker av två aktörer i Sverige; Lantmännen Agroetanol i Norrköping samt Domsjö Fabriker i Örnsköldsvik.

### *Prisbild*

I slutet av 2013 sjönk det europeiska etanolpriset kraftigt till följd av det sjunkande priset för utomeuropeisk etanol. Under 2014 har priset legat relativt stabilt strax under 4,50 kronor per liter vilket är en relativt låg prisnivå, se Figur 1.

Datum  
 2015-02-17

**Figur 1. Prisutveckling för etanol på den europeiska marknaden 2014, löpande priser respektive årsgenomsnitt.**

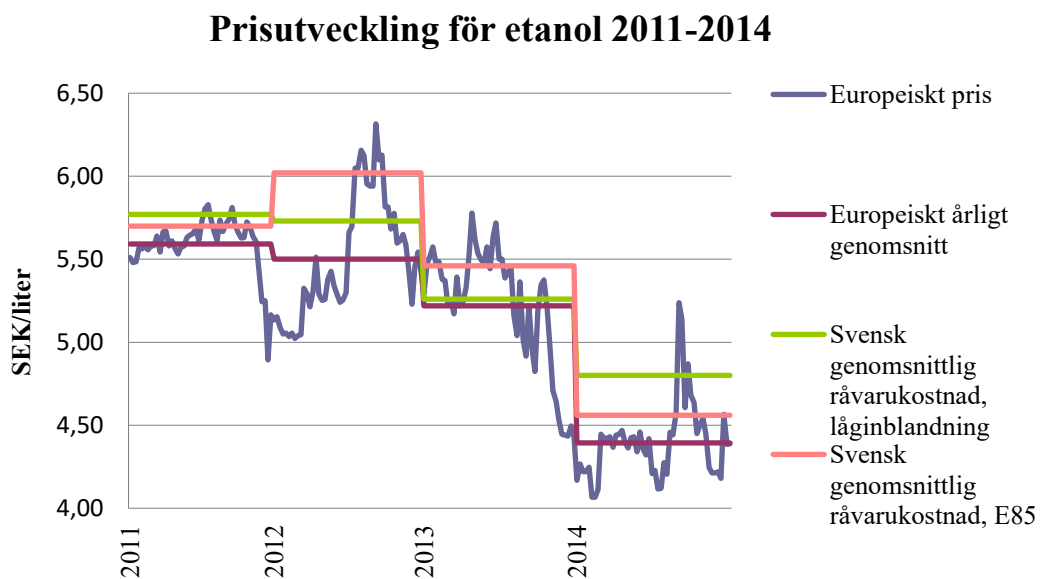


Källa: Licht Interactive Data

Under 2014 steg priset något i augusti på grund av tillfällig brist i Rotterdams hamn, samt i oktober på grund av sämre sockerbetskörddar. Den generellt låga prisnivån beror på en kombination av låga råvarupriser och sjunkande bensin användning i EU.

Figur 2 visar genomsnittlig svensk råvarukostnad för etanol jämfört med genomsnittligt europeiskt råvarupris. Med "svensk råvarukostnad" avses här ett beräknat genomsnitt mellan råvarukostnad för produktion och inköskostnad för import/införsel och inköp som har rapporterats in i statsstödsrapporteringarna.

**Figur 2. Prisutveckling för etanol på den europeiska marknaden 2011-2014, löpande priser respektive årsgenomsnitt för helår.**



Datum  
2015-02-17

Källa: Licht Interactive Data/Energimyndigheten

Figuren visar att de varukostnader som angetts i rapporteringen följer det europeiska genomsnittspriset relativt väl, med undantag för etanol till E85 2012. Skillnaden kan ligga i störningar i de inhemska produktionsförutsättningarna under det året. Grafen visar vidare att råvarukostnaden för etanol till E85 var lägre än råvarukostnaden för etanol till låginblandning under 2014. Skillnaden från tidigare år kan bero på att tongivande producerande aktörer under 2012 och 2013 inte har rapporterat några volymer och kostnader för 2014. Skillnader kan också bero på om företagen handlar etanolen i terminskontrakt eller till spot-priser.

### 3.2 Biodiesel

#### *Användning*

Biodiesel används som samlingsnamn för FAME och HVO och används framför allt som inblandning i diesel, men även som höginblandat biodrivmedel. Användningen av biodiesel i ren form är fortfarande begränsad men har, liksom den låginblandade biodieseln, ökat markant under de senaste åren. Under 2014 var den tillåtna låginblandningen av FAME i diesel 7 procent, varav upp till 5 procent befriades från koldioxidskatt men belades med en energiskatt om 28 öre per liter. Den 1 januari 2015 höjdes energiskatten för låginblandad FAME till 1,69 kronor per liter och höginblandad FAME, som tidigare varit helt skattebefriad, belades med en energiskatt om 1,03 kronor per liter, se Tabell 5.

De nya skattesatserna beslutades i samband med budgetpropositionen<sup>7</sup> för 2015 till följd av den årliga statsstödsrapporteringen för 2013 års biodrivmedelsvolym.

HVO regleras inte av någon specifik låginblandningsnivå och är i dagsläget helt skattebefriad. Tidigare var upp till 15 procents inblandning befriad från skatt. Skattebefrielsen för samtliga inblandningsvolymerna beslutades i och med ovanstående budgetproposition och gäller retroaktivt från 1 maj 2014. I Sverige innehåller allt mer diesel låginblandning samtidigt som dieselanvändningen i sig ökar.

#### *Ursprung*

Den inhemska produktionen av biodiesel utgörs av ett fåtal aktörer, varav de flesta producerar relativt små mängder. Produktion av FAME i större skala sker hos Perstorp i Stenungsund och Ecobränsle i Karlshamn. HVO produceras av Preem i Göteborg. De utländska volymerna kommer huvudsakligen från EU-länder, och går i första hand till låginblandning. Europa är idag dominerande på biodieselmärknaden.

---

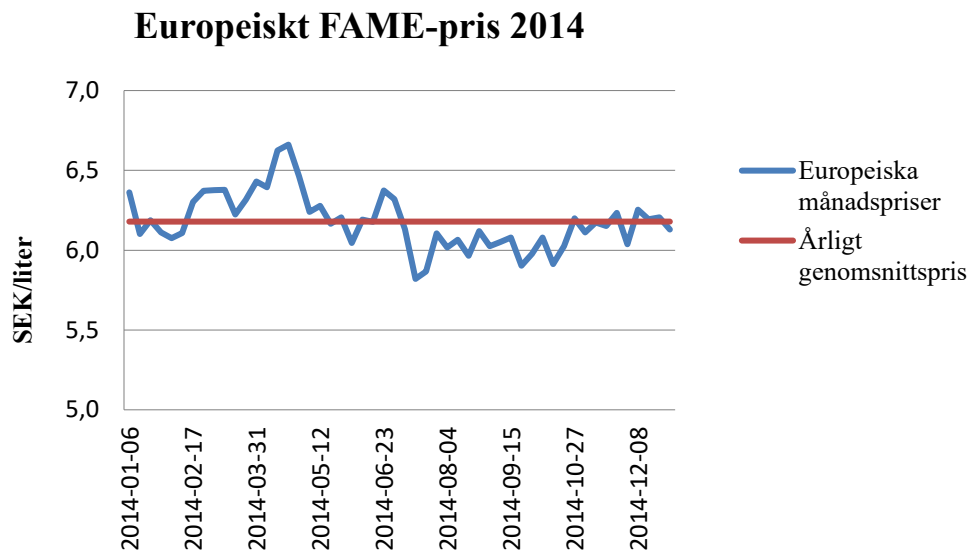
<sup>7</sup> Prop. 2014/15:1, bet. 2014/15:FiU1

Datum  
 2015-02-17

### Prisbild

Under 2014 har de europeiska råvarupriserna för FAME fluktuerat till följd av bland annat en stark euro, lägre efterfrågan och större utbud än förväntat, se Figur 3.

**Figur 3. Prisutveckling för FAME på den europeiska marknaden 2014, löpande priser respektive årsgenomsnitt.**



Källa: Licht Interactive Data

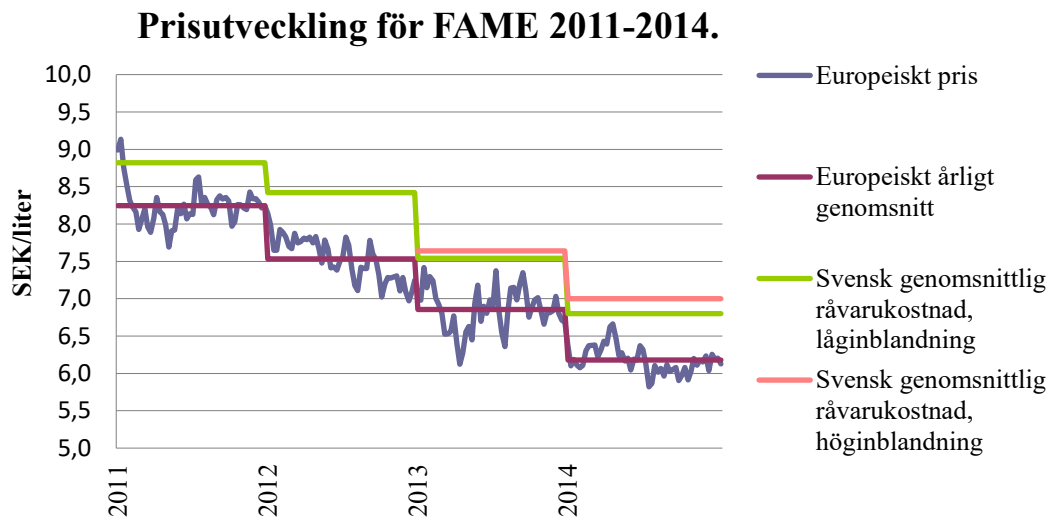
Priset har också minskat under året jämfört med 2013, vilket främst beror på lägre priser på vegetabiliska oljor.

Produktionskostnaden för FAME baseras på priset för raps i EU, kapitalkostnader och transportkostnader och liknande samt prisnoteringen för europeisk diesel. Producenterna i EU fick under sommaren 2013 bättre ekonomiska förutsättningar till följd av lägre råvarupriser och ökad konkurrenskraft mot palm- och sojabönsproducerad FAME från Indonesien och Argentina, tack vare antidumpningstullar. Den rådande överkapaciteten av biodiesel inom EU bidrar till låga produktionsmarginaler.

De allt lägre europeiska priserna får genomslag på den svenska marknaden, framför allt för låginblandad FAME då en majoritet av det drivmedlet importerar, se figur 4.

Datum  
 2015-02-17

**Figur 4. Prisutveckling för FAME på den europeiska marknaden 2011-2014, löpande priser respektive årsgenomsnitt<sup>8</sup>.**



Källa: Licht Interactive Data/Energimyndigheten

Grafen visar att de varukostnader för FAME till låg- och höginblandning som angivits i statsstödsrapporteringarna 2011-2014 väl följer de genomsnittliga europeiska priserna.

<sup>8</sup> De svenska råvarupriserna för låginblandning före 2013 inkluderar all rapporterad FAME, då ingen åtskillnad gjordes mellan låg- och höginblandning.



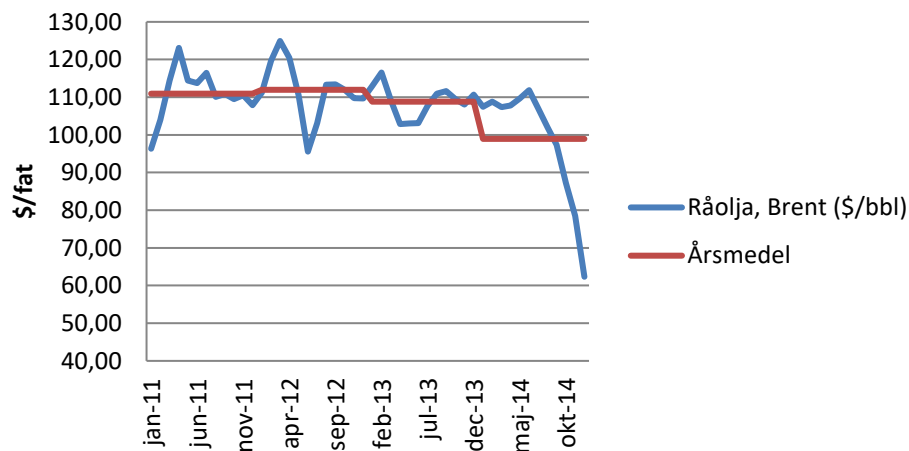
## 4. Oljepriset

Under sommaren 2014 började råoljepriset att sjunka kraftigt och låg i januari 2015 på i genomsnitt 48 dollar per fat, vilket kan jämföras med 112 dollar per fat i juni 2014.<sup>9</sup>

Figur 5 nedan visar prisutvecklingen för Brentoljan under 2011-2014. I grafen är det tydligt att det skedde en markant prisnedgång i slutet av 2014.

**Figur 5. Prisutveckling för Brentolja.**

**Prisutveckling för Brentolja 2011-2014**



**Källa: Världsbanken.**

Det finns flera faktorer till det nedåtgående oljepriset, dels finns det ett så kallat konjunkturellt utbudsöverskott till följd av att konjunkturen, och därmed också efterfrågan, har gått ned i Asien och Europa. Dels finns det ett strukturellt utbudsöverskott av olja på marknaden eftersom USA som är nettoimportörer av olja idag själva producerar skifferolja för att möta en större del av sitt inhemska oljebehov. Det strukturella utbudsöverskottet kan också förklaras av att politiska oroligheter som tidigare har stört oljeutbudet har minskat, exempelvis konflikter i Nigeria och Sudan samt en osäkerhet om hur situationen i Ukraina skulle komma att påverka oljemarknaden.

I slutet av november 2014 träffades oljeministrarna i OPEC för att besluta om eventuella justeringar i produktionsvolymerna. Beskedet då var i stort att låta marknaden reglera sig själv, det vill säga att OPEC inte var villig att minska sin produktionsvolym för att höja, eller försvara, det globala oljepriset. Det är troligt att OPEC vill bli av med konkurrensen från skifferoljan och andra dyrare produktionsformer och därför är beredda att hålla ett lågt oljepris till dess att skifferoljan slås ut, på grund av att skifferoljan har markant högre produktionskostnader än konventionell olja.

<sup>9</sup> Worldbank Pink Sheet, uppdaterad 2015-02-03. Crude Oil Brent.

Datum  
2015-02-17

#### 4.1 Prisutveckling

Oljeprisets utveckling beror på många faktorer och att förutse förändringar i priset är svårt och komplext. Det är dock troligt att oljepriset håller sig på en relativt låg nivå också under 2015. Många producenter köper och säljer råolja genom olika typer av terminskontrakt istället för till spotpris vilket innebär att priset är bestämt för en viss period framåt. Det gör att det finns en tröghet i marknadens svar på prisförändringar. Det innebär också att ett lågt oljepris slår med full kraft mot skifferoljeindustrin först när dess tidsbundna kontrakt löper ut. Om OPEC vill slå ut skifferoljan krävs därför att oljepriset ligger på en nivå under skifferoljans produktionskostnader under en längre tid.

Andra faktorer som kan störa utbudet av råolja, exempelvis sanktioner och politiska oroligheter, kan dock tvinga upp oljepriset. Nyligen dog Saudiarabiens kung och det har spekulerats i om hans efterträdare kan ha andra intentioner än att låta oljepriset ligger kvar på samma nivå. En prishöjning skulle dock innebära att konkurrensen från skifferoljan kvarstår och att OPEC riskerar att successivt behöva minska sina produktionsvolymmer mer och mer till förmån för skifferoljan.

Energimyndigheten har i sin kortsiktsprognos som publiceras i mitten av mars prognosticerat oljepriset till 53,1 dollar per fat 2015 och 61,87 dollar per fat 2016. Variabler som påverkar prognosen är bland annat priser på terminskontrakt och den prognosticerade dollarkursen. Också oljeprisprognoser utförda av andra institutioner har beräknat att oljepriset ligger kvar på en relativt låg nivå under 2015 och 2016:

**Tabell 2. Oljeprisprognoser, Brentolja \$ per fat.**

<i>Bank/Institution</i>	<i>Publiceringsdatum</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>
Goldman Sachs	2015-01-12	50,4	70
ABN AMRO	2015-01-12	60	75
Standard & Poor's	2015-01-12	55	65
Societe Generale	2015-01-09	55	65
Deutsche Bank	2015-01-09	59,4	70
BNP Paribas	2015-01-08	60	75
UBS	2015-01-05	69,75	80
Citi Research	2015-01-04	63	70
Credit Suisse	2014-12-02	75,25	80

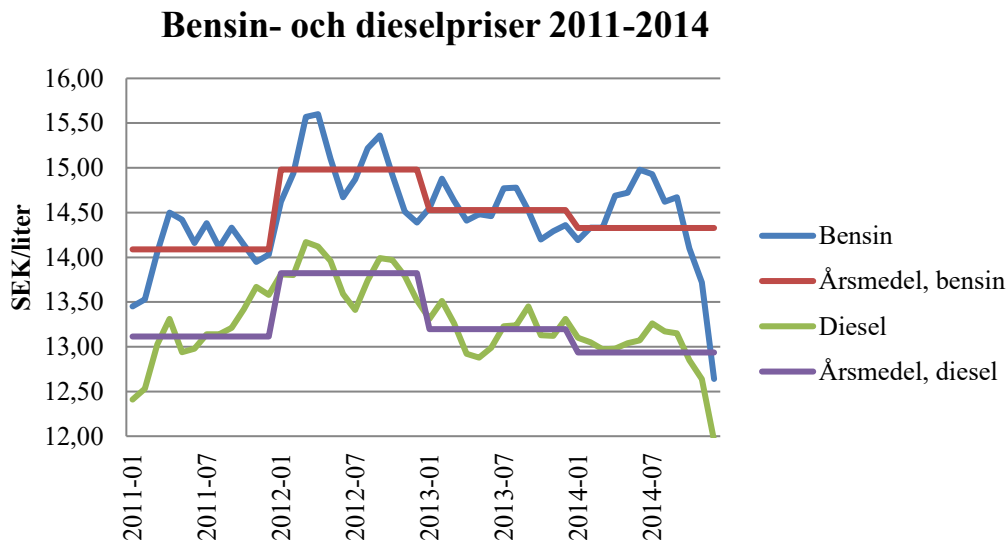
Källa: Platts, Bloomberg, FT.

För att bedöma om överkompensation av vissa drivmedel har förekommit under 2014 jämförs produktionskostnaden för biodrivmedlet med marknadspriset exklusive moms hos dess fossila motsvarighet. Således är råoljaens utveckling av vikt för att bedöma hur utvecklingen av en eventuell överkompensation kommer att se ut under 2015.

## 4.2 Bensin och diesel

Under större delen av 2014 låg bensinpriset på en högre nivå än under 2013, medan dieselpriiset låg något lägre än under 2013. I och med att råoljepriset sjönk kraftigt under hösten 2014 påverkades också bensin- och dieselpriiserna under årets sista månader och drog ner årsmedelpriserna något, se Figur 6.

**Figur 6. Försäljningspris för bensin och diesel vid pump på den svenska marknaden 2014, löpande priser.**



Källa: SPBI

Bensin- och dieselpriiset har inte minskat lika kraftigt som råoljepriset, vilket främst kan förklaras av försvagad krona gentemot dollarn, att raffinaderierna i viss utsträckning köper råolja på kontrakt och att en stor andel av de svenska bensin- och dieselpriiserna består av skatter. En förväntad fortsatt låg nivå i råoljepriset gör det troligt att bensin- och dieselpriiset fortsätter att sjunka något inom den närmaste tiden och att priserna under 2015 stabiliseras på en något lägre nivå än dagens priser.

## 5. Kostnadsjämförelser

I rapporten jämförs produktionskostnaden för ett biodrivmedel med det fossila marknadspriset för det 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 samt HVO 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 Redovisning av resultatposter

Redovisningen av produktionskostnaderna för biodrivmedel sker enligt EU-kommissionens mall. De poster som samlas in och redovisas är posterna A-F:

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

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 2014.

Energimyndigheten utgår från genomsnittliga priser för bensin och diesel under 2014 enligt SPBI<sup>10</sup>. Dessa motsvarar genomsnittliga bensin- och dieselpriiser vid pump exklusive moms. Eftersom nästintill all bensin och diesel inkluderar 5 procent låginblandning innebär det att en justering måste göras för att få fram kostnaden för de rena fossila bränslena, se Tabell 3.

---

<sup>10</sup> Svenska Petroleum- & Biodrivmedel Institutet

Datum  
 2015-02-17

**Tabell 3. Beräkningsförutsättningar, referenspris för bensin och diesel 2014 anges i kronor/liter.**

	<i>Produktkostnad</i>	<i>Bruttomarginal</i>	<i>Skatt</i>	<i>Total exkl. moms</i>
Bensin E5 <sup>11</sup>	4,70	1,39	5,37	<b>11,46</b>
Ren bensin	4,42	1,39	5,63	<b>11,44</b>
Diesel B5	4,97	0,76	4,62	<b>10,35</b>
Ren diesel	4,59	0,76	4,85	<b>10,20</b>

Källa: SPBI, Energimyndighetens beräkningar.

### 5.3 Skattesatser och värmevärden

I Tabell 4 redovisas skattesatserna för bensin och diesel 2014. I Tabell 5 redovisas 2015 års beslutade skattesatser. Tabell 6 redovisar de värmevärden som använts vid omräkning av drivmedel.

**Tabell 4. Skattesatser 2014 för drivmedel.**

<i>Bränsle</i>	<i>Enhet</i>	<i>Energiskatt</i>	<i>Koldioxidskatt</i>	<i>Total skatt</i>
Bensin, MK1	kr/liter	3,13	2,5	<b>5,63</b>
Diesel, MK1	kr/liter	1,76	3,09	<b>4,85</b>
Låginblandad FAME	kr/liter	0,28	-	<b>0,28</b>
Låginblandad etanol	kr/liter	0,34	-	<b>0,34</b>

Källa: Skatteverket.

**Tabell 5. Skattesatser 2015 för drivmedel.**

<i>Bränsle</i>	<i>Enhet</i>	<i>Energiskatt</i>	<i>Koldioxidskatt</i>	<i>Total skatt</i>
Bensin, MK1	kr/liter	3,25	2,6	<b>5,85</b>
Diesel, MK1	kr/liter	1,83	3,22	<b>5,05</b>
Låginblandad FAME	kr/liter	1,69	-	<b>1,69</b>
Höginblandad FAME	kr/liter	1,03	-	<b>1,03</b>
Låginblandad etanol	kr/liter	0,36	-	<b>0,36</b>

Källa: Lag (1994:1776) om skatt på energi/Budgetpropositionen för 2015.

<sup>11</sup> Referenspriset för bensin under helåret 2014 har reviderats jämfört med det referenspris som användes i den indikativa övervakningsrapporten.

Datum  
2015-02-17

Tabell 6. Värmevärdet för drivmedel.

<i>Bränsle</i>	<i>Enhet</i>	<i>Energiinnehåll</i> (kWh/enhet)	<i>Energiinnehåll</i> (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	34,00

Källa: Energimyndigheten

#### 5.4 Resultat för etanol

I tabellerna nedan jämförs beräknade genomsnittskostnader för etanol i låginblandning och i ETBE (Tabell 10) samt etanol för inblandning i E85 (Tabell 11) med priset på bensin under 2014. Etanol för inblandning i ED95 jämförs med fossil diesel. Kostnadsberäkningen utgår från de enkätsvar som Energimyndigheten tagit del av och omfattar de direkta kostnader som det inrapporterande företaget har. För både låg- och höginblandad etanol har samtliga genomsnittliga kostnader tagits fram genom att beräkna fram ett volymvägt snitt mellan angivna produktions- import- och inköpskostnaderna.

**A. Råvarukostnad:** Beroende på vilken typ av aktör företagen är, lämnar de uppgifter om inköpspris för köpt etanol alternativt råvarupris för inhemskt producerad etanol. Denna kostnadspost inkluderar också eventuella tullavgifter samt transportkostnader i samband med inköp.

**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 bearbetningskostnader, övriga kostnader och bruttomarginal. För att kostnadstotalen för etanol ska bli jämförbar med kostnadstotalen för den fossila motsvarigheten anges samma bruttomarginal som för bensin.

**E. Transportkostnader:** I denna post ingår transportkostnader för etanolaktörer utöver transportkostnader vid inköp.

**F. Intäkter från försäljning av biprodukter:** I posten ska redovisas eventuella intäkter från försäljning av biprodukter som uppkommer vid produktion av etanol.

**G. Produktkostnad** 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.** Gäller enbart låginblandad etanol då E85 och ED95 var fullt skattebefriade under 2014, se Tabell 4.

**J. Justering för energinnehåll:** Eftersom etanol har lägre energinnehåll än bensin måste detta korrigeras för i kostnadsberäkningen. Detta görs enligt de värmevärden som redovisas i Tabell 6.

Datum  
2015-02-17

## 5.5.1 Etanol till låginblandning

Tabell 7. Kostnadsjämförelse mellan ETBE och etanol till låginblandning, och bensin 2014.

<i>Kostnadspost</i>	<i>Kronor/liter</i>
A. Råvarukostnad	4,80
B. Arbetskraftskostnad	0,05
C. Kapitalkostnader	0,09
D. Bearbetningskostnader och övriga kostnader	1,64
E. Transportkostnader	0,07
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktkostnad	6,66
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,34
J. Justering för energiinnehåll	10,79
K. Referenspris för bensin	11,44
<b>L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)</b>	<b>-0,65</b>

Kostnads kalkylen visar att ETBE och etanol till låginblandning uppgått till en lägre nivå än bensin under 2014 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt har skett. Detta överensstämmer med resultatet från den indikativa rapporten som gjordes under hösten 2014.

Baserat på de, av företagen uppskattade kostnader för 2015 års volymer och det fossila referenspriset för 2014 beräknas etanol för låginblandning att vara överkompenserad också under 2015. Bedömningen förstärks av den höjda skatten på bensin.

Med tanke på att bensinpriset gick ner markant de sista månaderna av 2014 och antas vara fortsatt lågt 2015 jämfört med 2014 finns det dock anledning att tro att överkompensationen blir betydligt lägre alternativt helt försvinner under 2015. I en jämförelse mellan marknadspriset på ren bensin från december 2014 och de av företagen uppskattade kostnaderna för 2015 samt de nya skatterna beräknas ingen överkompensation ske.

Eftersom många aktörer köper in färdigblandat bränsle har vissa svårt att uppskatta de enskilda kostnadsposterna för enbart etanolen. Det gör att de kostnader som rapporteras in till oss ibland speglar den färdigblandade produkten, snarare än etanoldelen. Det innebär att sådana uppgifter kommer att spegla det fossila referensprisets nedgång i råvarukostnaden.



Datum  
2015-02-17

### 5.5.2 Etanol till E85

Tabell 8. Kostnadsjämförelse mellan etanol till E85 och bensin 2014.

<i>Kostnadspost</i>	<i>Kronor/liter</i>
A. Råvarukostnad	4,56
B. Arbetskraftskostnad	0,05
C. Kapitalkostnader	0,20
D. Bearbetningskostnader och övriga kostnader	1,66
E. Transportkostnader	0,10
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktkostnad	6,57
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,00
J. Justering för energiinnehåll	10,14
K. Referenspris för bensin	11,44
L. <b>Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)</b>	<b>-1,31</b>

Kostnads kalkylen visar att kostnaden för etanol till E85 uppgått till en lägre nivå än marknadspriset för bensin 2014 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt har skett. Detta överensstämmer med resultatet från den indikativa rapporten som gjordes under hösten 2014.

Baserat på de, av företagen uppskattade kostnader för 2015 års volymer och det fossila referenspriset för 2014 beräknas etanol till E85 att vara överkompenserad också under 2015. Bedömning förstärks av den höjda skatten på bensin.

Med tanke på att bensinpriset gick ner markant de sista månaderna av 2014 och antas ligga fortsatt lågt 2015 jämfört med 2014 finns det anledning att tro att överkompensationen blir lägre under 2015. I en jämförelse mellan marknadspriset på ren bensin från december 2014 och de av företagen uppskattade kostnaderna för 2015 samt den nya skatten beräknas överkompensation fortsatt ske under 2015, men i mindre utsträckning.

### 5.5.3 Etanol till ED95

Kostnaderna för etanol till ED95 kan inte visas eftersom det rör sig om få aktörer. Energimyndigheten kan konstatera att det sannolikt inte har skett någon överkompensation under 2014. Bedömningen är att det inte heller kommer att göra det under 2015.

Datum  
2015-02-17

## 5.5 Resultat för biodiesel

I tabellerna nedan jämförs beräknade genomsnittskostnader för låginblandad FAME (Tabell 7), höginblandad FAME (Tabell 8), HVO (Tabell 9) samt bio-DME med kostnader på fossil diesel exklusive moms under 2014.

Kostnadsberäkningen utgår från de enkätsvar som Energimyndigheten tagit del av och omfattar de direkta kostnader som det inrapporterande företaget har. Samtliga genomsnittliga kostnader har tagits fram genom att beräkna ett volymvägt snitt mellan de angivna produktions-, import- och inköpskostnaderna.

**A. Råvarukostnad:** Beroende på vilken typ av aktör företagen är, lämnar de uppgifter om inköpspris för köpt biodiesel alternativt råvarupris för inhemskt producerad biodiesel. Denna kostnadspost inkluderar också eventuella tullavgifter samt transportkostnader i samband med inköp.

**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 bearbetningskostnader, övriga kostnader och bruttomarginal. För att kostnadstotalen för biodiesel ska bli jämförbar med kostnadstotalen för den fossila motsvarigheten anges samma bruttomarginal som för diesel.

**E. Transportkostnader:** I denna post ingår transportkostnader för biodieselaktörer utöver transportkostnader vid inköp.

**F. Intäkter från försäljning av biprodukter:** I posten ska redovisas eventuella intäkter från försäljning av biproduktioner som uppkommer vid produktion av biodiesel.

**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.** Gäller enbart låginblandad FAME då höginblandad FAME och HVO var fullt skattebefriade under 2014, se Tabell 4.

**J. Justering för energinnehåll:** Eftersom FAME och HVO har lägre energinnehåll än fossil diesel måste detta korrigeras för i kostnadsberäkningen. Detta görs enligt de värmevärden som redovisas i Tabell 6.

Datum  
2015-02-17

## 5.4.1 FAME till låginblandning

Tabell 9. Kostnadsjämförelse mellan låginblandad FAME och fossil diesel 2014.

<i>Kostnadspost</i>	<i>Kronor/liter</i>
A. Råvarukostnad	6,80
B. Arbetskraftskostnad	0,03
C. Kapitalkostnader	0,09
D. Bearbetningskostnader och övriga kostnader	0,89
E. Transportkostnader	0,11
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktkostnad	7,92
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,28
J. Justering för energiinnehåll	8,77
K. Referenspris för diesel	10,20
<b>L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)</b>	<b>-1,43</b>

Kostnadskalkylen visar att kostnaden för FAME till låginblandning uppgått till en lägre nivå än marknadspriset för diesel 2014, vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt har skett. Detta överensstämmer med resultatet från den indikativa rapporten som gjordes under hösten 2014. Baserat på de kostnadsnivåer som angivits för 2014, täcker den nya skatten om 1,69 kr/liter överkompensationen ovan.

Baserat på de, av företagen uppskattade kostnader för 2015 års volymer och det fossila referenspriset för 2014 samt de nya skatterna för FAME till låginblandning och fossil diesel beräknas FAME för låginblandning dock att vara överkompenserad också under 2015.

Med tanke på att det fossila dieselpriiset gick ner markant de sista månaderna 2014 och antas ligga fortsatt lågt 2015 jämfört med 2014 finns det anledning att tro att överkompensationen blir lägre alternativt helt försvinner under 2015. I en jämförelse med marknadspriset på ren fossil diesel från december 2014 och de av företagen uppskattade kostnaderna för 2015 samt de nya skatterna beräknas ingen överkompensation ske.

Datum  
2015-02-17

## 5.4.2 FAME till höginblandning

Tabell 10. Kostnadsjämförelse mellan höginblandad FAME och fossil diesel 2014.

<i>Kostnadspost</i>	<i>Kronor/liter</i>
A. Råvarukostnad	7,00
B. Arbetskraftskostnad	0,08
C. Kapitalkostnader	0,10
D. Bearbetningskostnader och övriga kostnader	1,20
E. Transportkostnader	0,32
F. Försäljning av biprodukter	-0,02
G. Produktkostnad	8,68
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,00
J. Justering för energiinnehåll	9,27
K. Referenspris för diesel	10,20
<b>L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)</b>	<b>-0,93</b>

Kostnadskalkylen visar att kostnaden för FAME till höginblandning uppgått till en lägre nivå än marknadspriset för fossil diesel 2014, vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt har skett. Detta överensstämmer med resultatet från den indikativa rapporten som gjordes under hösten 2014. Baserat på de kostnadsnivåer som angivits för 2014, täcker den nya skatten om 1,03 kronor/liter överkompensationen ovan.

Baserat på de, av företagen uppskattade kostnader för 2015 års volymer och det fossila referenspriset för 2014 samt de nya skatterna för FAME till höginblandning och fossil diesel beräknas FAME för höginblandning dock att vara överkompenserad också under 2015.

Med tanke på att det fossila dieselpriiset gick ner markant de sista månaderna av 2014 och antas ligga fortsatt lågt 2015 jämfört med 2014 finns det anledning att tro att överkompensationen blir lägre alternativt helt försvinner under 2015. I en jämförelse med marknadspriset på ren fossil diesel från december 2014 och de av företagen uppskattade kostnaderna för 2015 samt de nya skatterna beräknas ingen överkompensation ske.

Datum  
2015-02-17

### 5.4.3 HVO

Tabell 11. Kostnadsjämförelse mellan HVO och fossil diesel 2014.

<i>Kostnadspost</i>	<i>Kronor/liter</i>
A. Råvarukostnad	9,09
B. Arbetskraftskostnad	0,04
C. Kapitalkostnader	0,21
D. Bearbetningskostnader och övriga kostnader	0,97
E. Transportkostnader	0,12
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktkostnad	10,43
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,00
J. Justering för energiinnehåll	10,82
K. Referenspris för diesel	10,20
<b>L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)</b>	<b>+0,62</b>

Kostnads kalkylen visar att kostnaden för HVO uppgått till en högre nivå än marknadspriset för fossil diesel 2014 vilket leder till slutsatsen att det sannolikt inte har skett någon överkompensation. Även räknat med den höjda skatten på fossil diesel överstiger kostnaden för HVO marknadspriset för fossil diesel, baserat på angivna kostnader. Bedömningen för 2015 pekar på samma resultat.

### 5.4.4 Bio-DME

Kostnaderna för bio-DME kan inte visas eftersom det rör sig om få aktörer. Energimyndigheten kan konstatera att det sannolikt inte har skett någon överkompensation under 2014. Bedömningen är att det inte heller kommer att göra det under 2015.

## 5. Slutsatser

Rapportens kostnadsberäkningar tyder på att överkompensation till följd av skattesubvention troligtvis skett under 2014 för höginblandad FAME (B100) samt låginblandad FAME, men att ingen överkompensation skett för HVO eller DME.

Orsaken till överkompensation för FAME är att vissa kostnader har minskat i kombination med ett högt referenspris på fossil diesel. Det är märkbart att de fortsatt lägre europeiska priserna får genomslag på den svenska marknaden, framför allt för låginblandad FAME, då en majoritet av drivmedlet importeras.

Kostnadsberäkningar för låginblandad etanol samt E85 indikerar att dessa drivmedel har varit överkompenenserade under 2014. Etanol till ED95 har sannolikt inte varit det.

Överkompensationen av etanol till E85 och låginblandning sker bland annat till följd av att kostnaderna generellt har minskat, vilket delvis hör ihop med ett relativt lågt pris på europeisk etanol under året.

### *Nya skatter från 2015*

De höjda energiskatterna för låg- och höginblandad FAME ser ut att, enligt förutsättningarna ovan, täcka överkompensationen som sannolikt varit under 2014. I och med att skatterna på bensin och fossil diesel också har höjts är det dock osäkert huruvida överkompensation kommer att uppstå under 2015 eller inte.

Energiskatten för låginblandad etanol har ökat med 2 öre, vilket är en direkt följd av att energiskatten på bensin har höjts. Det är alltså ingen ändring av energiskatten för låginblandad etanol. Höjningen av skatten antas inte kunna motverka uppkommen överkompensation.

### *Lågt råoljepris påverkar resultatet*

Rapportens kostnadsjämförelser understryker betydelsen av utvecklingen av det fossila referenspriset. Utan att biodrivmedelsaktörernas kostnader förändras kan de ena året innebära överkompensation medan de nästa år inte gör det, baserat på de fossila referenspriserna. Det gör att systemet med statsstöd ger kortsiktiga och osäkra signaler till marknaden.