

Avdelningen för systemanalys, försörjningstrygghet och statistik
Enheten för utsläppshandel och drivmedel
Ulf Jonson
016-544 20 75
ulf.jonson@energimyndigheten.se

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för rena och höginblandade flytande biodrivmedel under 2019

Sammanfattning

Resultatet från den här övervakningsrapporten visar att överkompensation sannolikt inte har förekommit för något rent eller höginblandat biodrivmedel under perioden januari till och med december 2019. Resultatet visar att risken för överkompensation ökade för E85 samt för B100 under perioden jämfört med 2018. Jämfört med den indikativa rapporten har marginalen till överkompensation minskat för samtliga biodrivmedel förutom för HVO där marginalen har ökat.

1. Statsstödsreglerna för flytande biodrivmedel

Sverige använder sig av skattenedsättning för hållbara rena och höginblandade 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 31 december 2020. Sedan 2018-07-01 gäller reduktionsplikt för bensin och diesel. Därför får biodrivmedel som låginblandas i bensin och diesel inte någon skattebefrielse sedan dess. Denna övervakningsrapport avser därför endast de biodrivmedel som åtnjuter skattenedsättning.

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

I Energimyndighetens regleringsbrev för 2020 gavs i uppdrag att ta fram underlag till Infrastrukturdepartementet i enlighet med EU-kommissionens beslut i statsstödsärende SA 48069 om skattebefrielse för rena och höginblandade flytande biodrivmedel. Regleringsbrevet anger att underlaget ska levereras den 28 februari 2020.

Denna övervakningsrapport gäller för perioden januari till och med december 2019. Enligt regleringsbrevets instruktion ska den innehålla en bedömning av huruvida

överkompensation förelåg under 2019 och en översiktlig bedömning av om det riskerar att uppstå överkompensation under 2020.

2. Metod

För att avgöra huruvida överkompensation för rena och höginblandade flytande biodrivmedel förekom under 2019 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 2019 har företagen också lämnat en uppskattning av hur deras volymer och kostnader kommer att utvecklas under 2020. De uppgifterna används för att få en fingervisning om resultatet för 2019 ser ut att gälla även för 2020. Energimyndigheten vill understryka att det finns stora osäkerheter i den typen av framåtblickande bedömning. Det är svårt för företagen att förutse hur priser och volymer för biodrivmedel utvecklas under ett år framåt. För 2019 har 14 bolag ombetts att rapportera och 10 företag har lämnat in uppgifter till statsstödsrapporteringen för rena och höginblandade flytande biodrivmedel. Samma företag kan ha rapporterat för fler än ett biodrivmedel.

3. Marknadsutveckling i Sverige

Användningen av rena och höginblandade flytande biodrivmedel i Sverige har minskat det senaste året. Fram till att lagen om reduktionsplikt infördes 1 juli 2018 var det en stigande trend av användning av rena och höginblandade biodrivmedel.

En tänkbar förklaring till att användningen minskat kan vara att leverantörerna har minskat sina leveranser av HVO100 i samband med att reduktionsplikten infördes för att säkerställa tillräckliga volymer av låginblandad HVO för att uppfylla plikten. Under 2019 visar de preliminära uppgifterna att leveranserna av B100 ökade jämfört med 2018, vilket kan tolkas som att B100 tog marknadsandelar då leveranser av HVO100 minskade.

Tabell 1 visar leveranserna av höginblandad etanol och ren biodiesel i Sverige från 2017 till och med 2019.

Tabell 1. Leveranser av höginblandad etanol och ren biodiesel 2017 - 2019, uttryckt i 1000 m³ och TWh.

	2017		2018		2019	
	1000 m ³	TWh	1000 m ³	TWh	1000 m ³	TWh
Bioetanol	49	0,29	58	0,34	43	0,25

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.

	2017		2018		2019	
BioHVO	565	5,33	397	3,75	218	2,06
BioFAME	71	0,65	95	0,87	161	1,48

Källa: SCB, Energimyndigheten, 2020.

3.1 Etanol

Etanol säljs genom låginblandning i bensin och genom höginblandning i produkterna E85², ED95³ och ETBE⁴. Användningen av etanol har minskat årligen sedan 2012 för att plana ut under 2017 och göra en liten ökning under 2018. Det trendbrottet förklaras av att användningen av E85 ökat under 2018 vilket kan beror på att möjligheten till fullt avdrag för energiskatt infördes 1 januari 2018. Under 2019 minskade leveranserna av etanol i E85 jämfört med 2018.

Sveriges största producent av drivmedelsetanol är Lantmännen Agroetanol. Andra producenter är Domsjö Fabriker och St1. Lantmännen Agroetanols anläggning finns i Norrköping och har en produktionskapacitet på 230 000 m³ per år. Domsjö Fabrikers anläggning ligger i Örnköldsvik och har en kapacitet om cirka 17 000 m³ per år. St1 producerar etanol i Göteborg och har en kapacitet på 5 000 m³ per år.

Förändringar av skattesatser på etanol

Skatteavdraget för etanol som ingår i E85 har justerats flera gånger, se Tabell 2. Sedan 1 januari 2018 har etanol i E85 full skattebefrielse.

Tabell 2. 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, 2020.

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

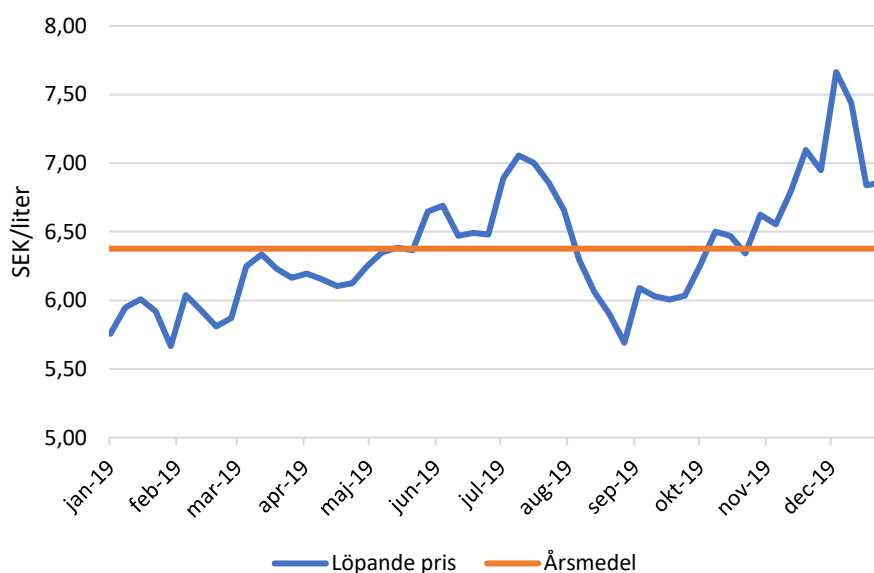
⁴ ETBE står för etyltertiärbutyleter och är ett så kallat oktanhöjande additiv till bensin som kan vara baserat på etanol.

Även för etanol som går till ED95 är avdragen för energiskatt och koldioxidskatt 100 procent.

Prisutveckling för etanol

Tidigare statsstödsrapporteringar visar att svenska företags genomsnittliga inköspriser för råvaror och etanol följer det europeiska spotpriset på etanol⁵. 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 FOB⁶ i ARA⁷. Priserna steg i början av 2019 i skuggan av hotande handelskrig mellan USA och Kina samt oroligheter för svåra väderförhållanden vilket ledde till osäkerheter i tillgång på råvaror i Europa. Priserna återgick till mer normala nivåer efter sommarmånaderna, men steg senare återigen i slutet av 2019 på grund av dåliga skördar i Europa vilket innebar sämre tillgång på råvaror, se Figur 1.



Figur 1. Prisutveckling för europeiskt producerad etanol, FOB i ARA, 2019, löpande pris respektive årligt genomsnitt angett i kr/liter.

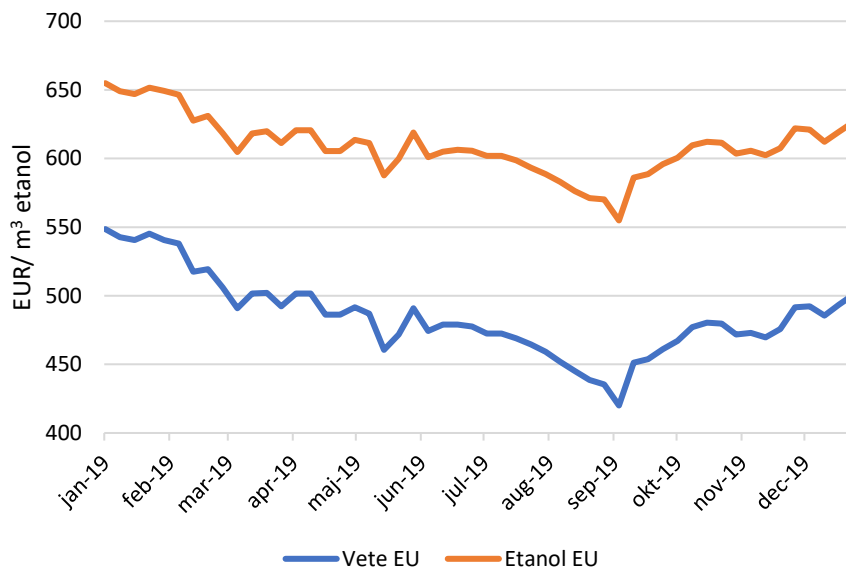
Källa: Licht Interactive Data, 2020.

Produktionskostnaden för biodrivmedel är i stor grad beroende av priset för råvaran. Figur 2 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.

⁵ Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel under året 2015.

⁶ INCO-term och betyder Free On Board, d.v.s. ingen transport, försäkringar etc. ingår i priset.

⁷ Genomsnittspris från hamnarna i Rotterdam, Antwerpen och Amsterdam (ARA).

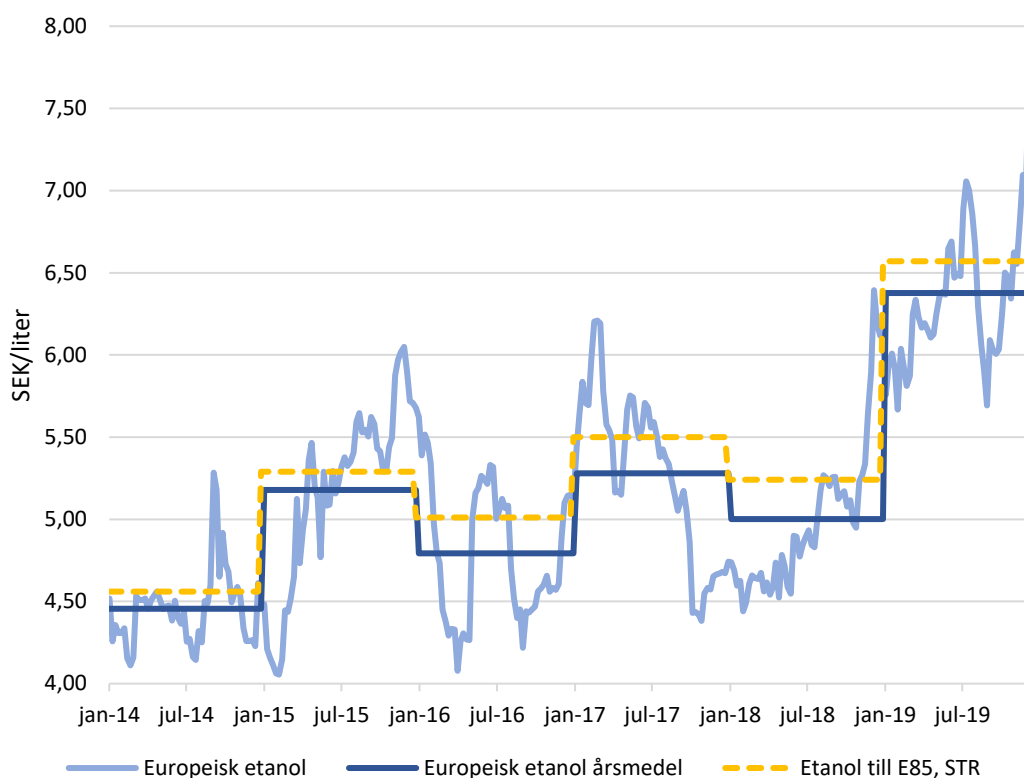


Figur 2. Produktionskostnad för etanol från vete inom EU samt kostnaden som utgörs av råvarukostnad för vete.

I Figur 3 nedan jämförs den genomsnittliga råvarukostnaden/inköpskostnaden för etanol enligt statsstödsrapporteringarna (STR) med det årliga genomsnittspriset för etanol producerad i Europa enligt Figur 1. 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.



Figur 3. Prisutveckling för etanol 2014-2019, löpande pris och årsgenomsnittspriser.

Källa: Licht Interactive Data/Energimyndigheten, 2020.

Figur 3 visar att den genomsnittliga råvarukostnaden/inköpskostnaden för etanol till höginblandning från statsstödsrapporteringarna följer det genomsnittliga europeiska etanolpriset.

3.2 Biodiesel

Det finns två olika typer av biodiesel; FAME och HVO. FAME säljs dels genom låginblandning i diesel och dels i ren form som B100. I detta kapitel redogörs separat för de skattesatser, volymer och producenter som gäller FAME och HVO. Däremot beskrivs prisutvecklingen för FAME och HVO gemensamt med utgångspunkt från det europeiska spotpriset på biodiesel.

Användningen av HVO100 har enligt den preliminära statistiken fortsatt att minska under 2019 jämfört med 2018 medan användningen av B100 har fortsatt att öka. Detta tros vara förklarad av reduktionspliktens införande då leveranserna av HVO100 kraftigt minskade samtidigt som leveranser av B100 ökade. Att HVO står för en högre inblandning än FAME förklaras med att klassificeringen av diesel i Drivmedelslagen begränsar inblandningen av FAME till sju procent.

3.2.1 FAME

Användningen av B100 har ökat markant (+70 procent) 2019 jämfört med 2018. Anledningen till ökningen av B100 är sannolikt att leveranserna av HVO100 minskade kraftigt i samband med att reduktionsplikten trädde i kraft. B100 har därför tagit marknadsandelar från HVO100.

Det finns två företag i Sverige som producerar FAME i större skala; Adesso Bioproducts AB (tidigare Perstorp Bioproducts AB) och Ecobränsle AB. Sedan 1 december 2018 är Adesso Bioproducts AB ansvarig för leveranser av FAME, medan Perstorp Bioproducts AB fortsatt sköter produktionen i Stenungssund. Adesso Bioproducts AB är den största leverantören och med produktionsanläggningarna i Stenungssund och i Fredrikstad, Norge har de en årlig kapacitet om cirka 260 000 m³.

Ecobränsle AB är näst största producent av FAME i Sverige med en årlig kapacitet på 48 000 m³. De har sin produktion i Karlshamn. I Sverige produceras FAME också av ett flertal mindre aktörer som tar fram relativt små volymer.

B100 är sedan 1 januari 2018 100 procent skattebefriat.

3.2.2 HVO

HVO säljs som låginblandning i diesel samt i ren form under namnet HVO100. Volymerna av ren HVO (HVO100) har minskat kraftigt (-45 procent) 2019 jämfört med 2018, vilket förklaras av att leveranserna av HVO100 begränsades när reduktionsplikten trädde i kraft.

Idag finns det framför allt tre stora HVO-leverantörer på den svenska marknaden; Preem AB, Neste AB och UPM Biofuels. Preem har produktion i Göteborg och har sålt HVO på den svenska marknaden sedan 2011. Neste har produktion i Finland, Rotterdam och Singapore, men inte i Sverige. Eftersom produktionen sker utomlands ingår den inte i statsstödsrapporteringen.

Under 2015 byggde Preem om sitt oljeraffinaderi i Göteborg. I anläggningen samproduceras både fossil diesel och HVO. I och med ombyggnaden har kapaciteten för HVO-produktion ökat från 100 000 ton per år till 160 000 ton per år. Majoriteten av Preems HVO säljs i Sverige.

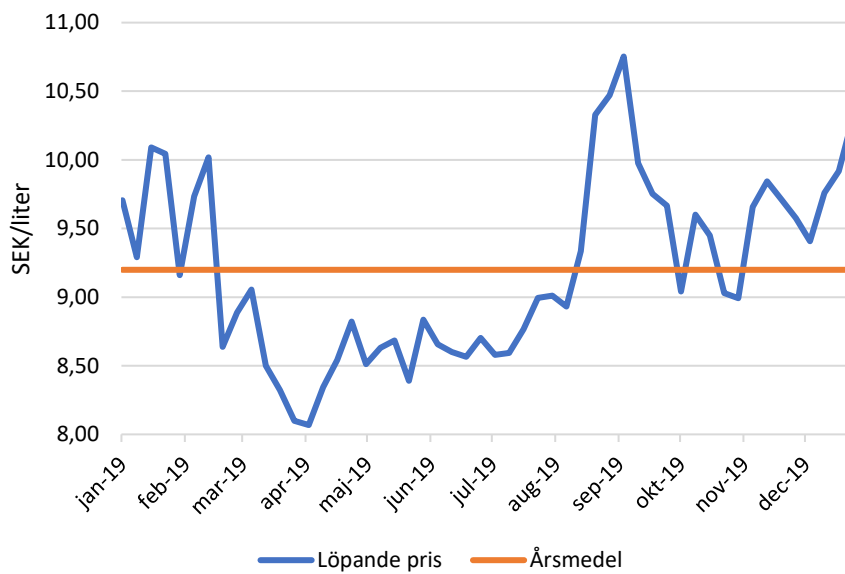
UPM är en finsk skogsindustri som har en lång tradition av pappers- och massaindustriell verksamhet. Sedan 2015 har de också drivit en produktionsanläggning för biodrivmedel i anslutning till ett av sina pappersbruk. Där producerar de bland annat 125 000 kubikmeter HVO från råttolja.

HVO100 har 100 procent nedsättning av energi- och koldioxidskatt.

3.2.3 Prisutveckling för biodiesel

Råvarukostnaden varierar beroende på hur utbudet och efterfrågan ser ut och varierar därför över tid. Europeisk biodieselnötering anges som FOB i ARA. Under 2019 låg årsmedlet för FAME på 9,20 kr/liter. Under våren 2019 sjönk priset till drygt 8 kr/liter för att sedan stigit kraftigt till över 10 kr/liter i augusti.

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.



Figur 4. Prisutveckling för CFPP⁸ – 10 FAME, fob i ARA, 2019, löpande pris respektive årligt genomsnitt.

Källa: Licht Interactive Data, 2020.

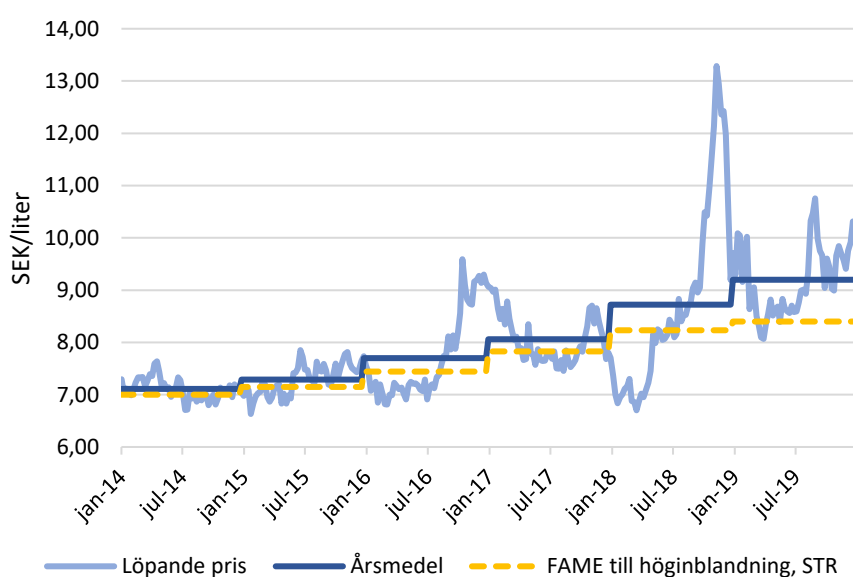
⁸ Cold filter plugging point.

Figur 5 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.



Figur 5. Prisutveckling för FAME, 2014-2019, löpande pris och årsgenomsnittspriser.

Källa: Licht Interactive Data/Energimyndigheten, 2020.

Figur 5 visar att de råvarukostnader/inköpskostnader för FAME som har angivits i statsstödsrapporteringarna 2014-2019 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.

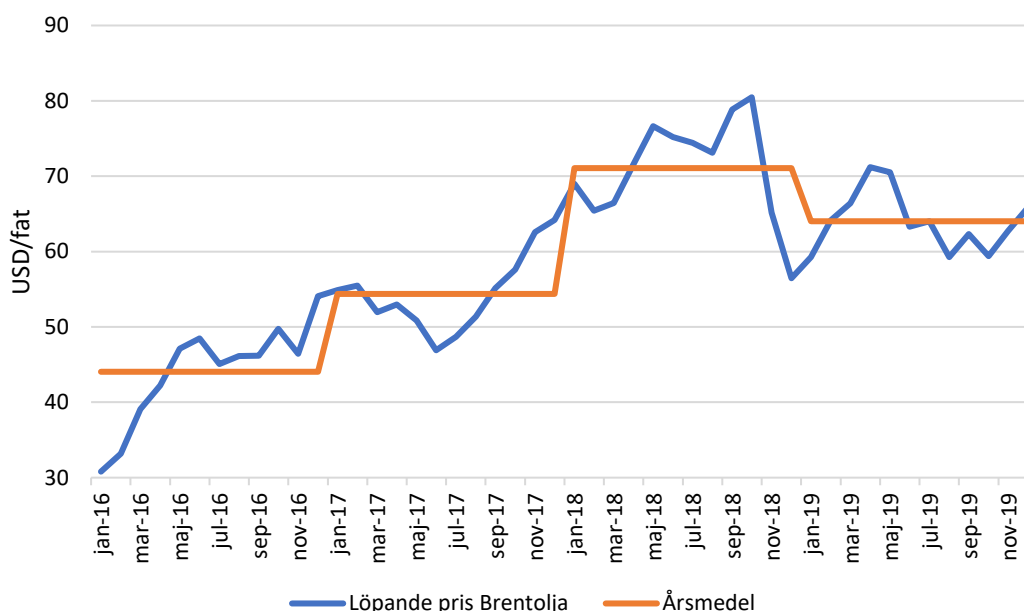
4. Prisutvecklingen för olja och bensin och diesel

För att bedöma om överkompensation av flytande biodrivmedel har förekommit under 2019 jämförs kostnaden för biodrivmedlet med marknadspriset exklusive moms hos dess fossila motsvarighet, det vill säga bensin eller diesel. Således är råolja- och råolja- och råolja- utvecklingen av vikt för att bedöma hur utvecklingen av en eventuell överkompensation kommer att se ut under 2020.

4.1 Prisutveckling för olja

2019 inleddes med stärkta oljepriser. Trots ökade geopolitiska spänningar under året och incidenter som i vissa fall direkt har påverkat det fysiska utbudet av råolja har priset (Brent M+1) endast under en kort period legat över USD70 dollar per fat. Sedan i maj har marknaden endast tillfälligt pressat priset upp mot USD65 per fat för att sedan sjunka igen. I genomsnitt har priset (Brent+M1) legat på USD63,92 per fat, vilket kan jämföras med i genomsnitt USD71,63 under 2018.

Grundläggande för marknaden har varit en förväntad efterfrågeminskning till följd av en dämpad ekonomisk tillväxt, förstärkt av handelskriget mellan USA och Kina men inte helt avhängt det, ett stort utbud från framför allt USA och höga globala lager. Dessa faktorer har tyngt ned marknaden under hela året och snabbt dämpat de pristoppas som har förekommit. Till och med händelser som attacker mot fartyg i Hormuz-sundet under våren och sommaren och det tillfälliga avbrottet i kanske en av världens viktigaste oljeprocessanläggningar Abqaiq i Saudiarabien i september ledde endast till tillfälliga prisstegringar med en relativ snabb återgång.



Figur 6. Prisutveckling för Brentolja, 2016-2019, löpande pris och årsmedel.

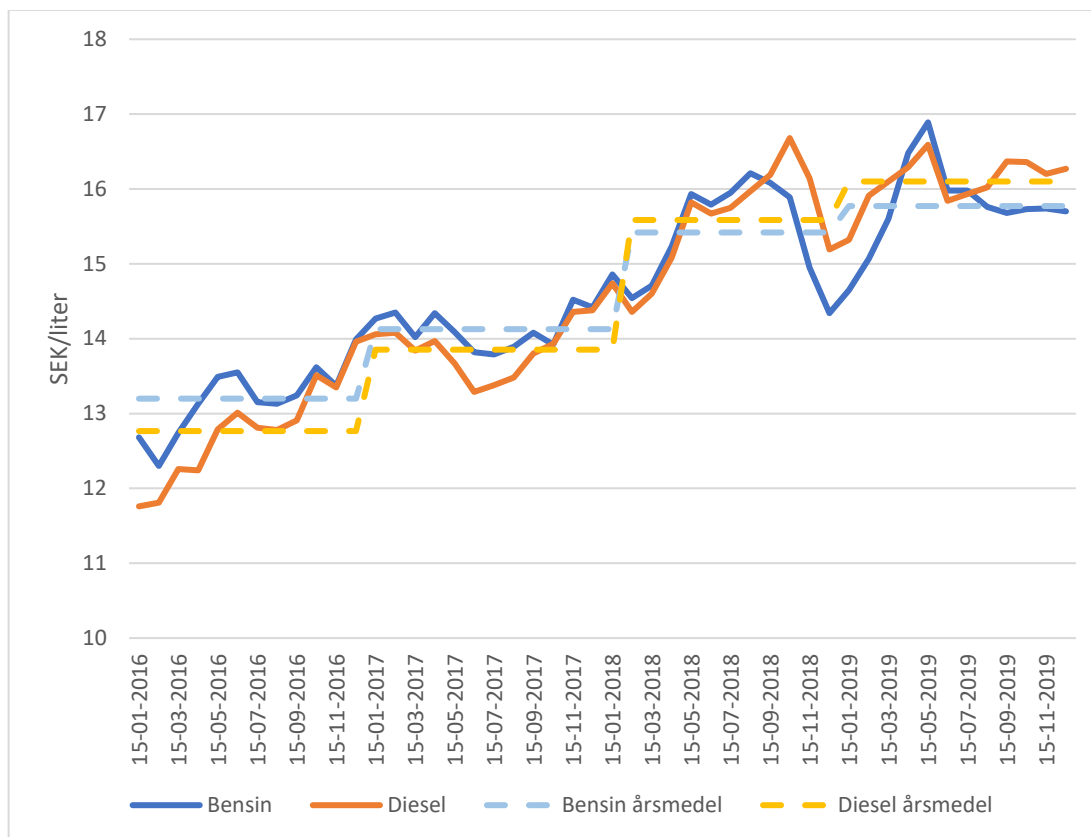
Källa: Världsbanken, 2020⁹.

4.2 Prisutveckling för bensin och diesel

Pumppriserna för bensin och diesel har följt utvecklingen för råoljepriset, se Figur 7. Under slutet av 2018 har diesel, som historiskt sett legat under bensinpriset, blivit dyrare än bensin. En anledning till det är att USA, med den ökade produktionen av skifferolja i Nordamerika, har minskat sitt behov av bensinimport. Därför har ett

⁹ <http://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets>.

överskott av bensenproduktion uppstått i Europa, som tidigare kunnat exporteras till USA.



Figur 7. Försäljningspris för bensen och diesel vid pump på den svenska marknaden 2016–2019.

Källa: SPBI, 2020¹⁰.

5. Förutsättningar för överkompensationsberäkningen

I den här rapporten jämförs produktionskostnaden för ett biodrivmedel med marknadspriset på det fossila drivmedel som det ersätter. Det innebär att etanol för inblandning i E85 jämförs med bensen, medan etanol för inblandning i ED95, FAME 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 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

¹⁰ <http://spbi.se/statistik/priser/>.

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.

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 energinnehåll: Eftersom samtliga biodrivmedel har lägre energinnehåll än bensin respektive diesel måste detta korrigeras för i kostnadsberäkningen. Detta görs enligt de värmevärden som redovisas i Tabell 4.

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 2019 enligt SPBI¹¹. Dessa motsvarar genomsnittliga bensin- och dieselpriiser vid pump exklusive moms¹².

¹¹ Svenska Petroleum- & Biodrivmedel Institutet

¹² För diesel används det genomsnittliga priset för storkund.

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 3¹³.

För diesel redovisar SPBI sedan 2017 inte längre vinstmarginalen för diesel. I deras prisnoteringar antar SPBI en inblandning av 5 procent FAME och 18 procent HVO. Utifrån de prisuppgifter som vi fått in i rapporteringen beräknas produktkostnaden för ren fossil diesel. Bruttomarginalen har modellerats utifrån den utveckling bruttomarginalen har haft för bensin.

Tabell 3. Referenspris för bensin och diesel 2019 anges i kronor per liter.

	Produktkostnad	Bruttomarginal	Skatt	Total exkl. moms
Ren bensin, hela året	4,83	1,52	6,64	12,99
Ren diesel, hela året	4,21	1,08	4,67	9,96

Källa: SPBI, Energimyndighetens beräkningar, 2020.

5.3 Värmevärden

I Tabell 4 redovisas de värmevärden som använts vid omräkning av drivmedel.

Tabell 4. 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
Biobensin	1 liter	7,5

Källa: Energimyndigheten, 2019.

¹³ Preliminära siffror över låginblandningsnivåer under 2018 är 5,0 procent låginblandad etanol i bensin, 5,4 procent låginblandad FAME i diesel och 17 procent låginblandad HVO i diesel.

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 till E85

Överkompensationsberäkningen visar att etanol till E85 uppgick till en högre kostnadsnivå än fossil bensin under 2019.

Tabell 5 Kostnadsjämförelse mellan etanol till E85 och bensin 2019.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	6,57
B. Arbetskraftskostnad	0,04
C. Kapitalkostnad	0,05
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,90
E. Transportkostnad	0,15
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	8,71
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	8,71
J. Justering för energiinnehåll	13,44
K. Referenspris för bensin	12,98
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+0,46

Marginalen till överkompensation beräknas uppgå till 0,46 kronor per liter för E85. Det är en mindre marginal jämfört med bedömningen avseende år 2018.

Företagens bedömning är att resultatet står sig under 2020. Bedömningsdelen ska tolkas med stor försiktighet.

6.2 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 2019. Företagens bedömning är att det inte heller kommer att göra det under 2020.

6.3 B100

Inrapporterat underlag visar att total kostnad för B100 är högre än för fossil diesel. Sannolikheten för överkompensation för B100 har ökat jämfört med den indikativa rapporten för första halvåret 2019.

Tabell 6. Kostnadsjämförelse mellan FAME till höginblandning och fossil diesel

Tabell 7 Kostnadsjämförelse mellan FAME till B100 och fossil diesel 2019.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	8,43
B. Arbetskraftskostnad	0,13
C. Kapitalkostnad	0,11
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	2,65
E. Transportkostnader	0,24
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	11,55
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	11,55
J. Justering för energiinnehåll	12,31
K. Referenspris för diesel	9,95
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+2,35

Jämfört med helårsrapporteringen 2018 minskade marginalen till överkompensation för B100 under 2019.

Företagens bedömning är att kostnaderna för B100 väntas stiga under 2020. Bedömningen ska tolkas med stor försiktighet.

6.4 HVO100

Överkompensationsberäkningen visar att total kostnad för HVO100 var högre än kostnaden för fossil diesel under 2019 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har förekommit.

Tabell 8. Kostnadsjämförelse mellan HVO100 och fossil diesel 2019.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	12,00
B. Arbetskraftskostnad	0,47
C. Kapitalkostnad	0,91
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,23
E. Transportkostnad	1,11
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	15,72
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	15,72
J. Justering för energiinnehåll	16,39
K. Referenspris för diesel	9,95
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+6,43

Jämfört med helårsrapporten för 2018 har marginalen till överkompensation ökat. Marginalen är också större än den som redovisades i den indikativa rapporten från december 2019. En anledning till det kan vara att priserna för HVO har ökat under hösten 2019 till följd av att reduktionsplikten har införts. Som Figur 4 visar har även priset för FAME ökat under hösten, vilket sannolikt även är representativt för prisutvecklingen för HVO.

Företagens bedömning är att resultatet kommer att stå sig under 2020. Bedömningen ska tolkas med stor försiktighet.

7. Slutsatser

Resultatet från statsstödsrapporteringen för helåret 2019 visar att inrapporterade kostnader för biodrivmedel varit högre än de för fossil motsvarighet. Marginalen har generellt varit mindre än vad som redovisades i den indikativa rapporten för första halvåret 2019, förutom för HVO100 vilket kan bero på ökade råvarupriser.