

Analysavdelningen

Regeringskansliet  
Miljö- och energidepartementet  
103 33 Stockholm

# Övervakningsrapport avseende skattereduktion för flytande biodrivmedel under perioden januari till och med juni 2016

## Sammanfattning

Resultatet från den här övervakningsrapporten visar att överkompensation sannolikt inte har förekommit för något biodrivmedel under perioden januari till och med juni 2016. Därmed står sig resultatet från helårsrapporteringen för 2015.

Marknadspriset på bensin och diesel har stigit något under perioden samtidigt som kostnaderna för flertalet råvaror till HVO, FAME och Etanol blivit en aning dyrare. Marginalen till överkompensation bedöms ha minskat för FAME till låginblandning, B100, ETBE och ED95 jämfört med resultaten från helårsrapporteringen 2015. I motsats till detta bedöms marginalen till överkompensation för HVO, etanol till låginblandning och E85 ha ökat jämfört med resultatet från 2015.

Datum  
2016-12-16

## 1. Statsstödsreglerna för flytande biodrivmedel

Sverige använder sig av skattenedsättning för 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 2018.

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.

Sedan 2015 har EU-kommissionen begärt att Sverige ska kontrollera om överkompensation föreligger oftare än en gång per år. Regeringen har sedan 2015 angett i Energimyndighetens regleringsbrev att kontroller ska utföras två gånger per år.

I Energimyndighetens regleringsbrev för 2016 gavs myndigheten 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 sammanställas i två rapporter, en som ska levereras den 26 februari 2016 och en som ska levereras den 16 december 2016.

Rapporten som levererades den 26 februari 2016 innehöll en bedömning av huruvida överkompensation förekommit under helåret 2015. Bedömningen grundade sig på uppgifter om produktionskostnader som de företag som fått ta del av skattereduktionen lämnat till Energimyndigheten. Företagens uppgiftsinlämning till Energimyndigheten regleras i 7 kap. 4a§ i Lagen om skatt på energi (1994:1776). Rapporten innehöll också en bedömning av hur risken för överkompensation skulle komma att se ut för helåret 2016. Bedömningen baserades på de rapporterade företagens egna bedömningar av produktionskostnadernas utveckling under 2016.

Denna övervakningsrapport levereras till miljö- och energidepartementet den 16 december 2016 och gäller för perioden januari till och med juni 2016. Enligt regleringsbrevet ska denna övervakningsrapport innehålla en utvidgad marknadsanalys och en bedömning av om överkompensation förekommit för första delen av 2016.

## 2. Metod

### *Metod för bedömning av överkompensation under helåret 2015*

För att avgöra huruvida överkompensation för flytande biodrivmedel förekom under helåret 2015 samlade Energimyndigheten in uppgifter gällande kostnader för produktion, import och inköp av biodrivmedel från rapporteringsskyldiga företag. Detta skedde genom 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 ombads företagen också att fylla i en bedömningsdel där de skulle uppskatta hur deras volymer och kostnader skulle komma att utvecklas under 2016. De uppgifter som togs in genom bedömningsdelen användes för att få en fingervisning om resultatet för 2015 såg ut att gälla även för 2016. 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 och fossila drivmedel utvecklas under ett år framåt.

### *Metod för bedömning av överkompensation under perioden januari till juni 2016*

Enligt Energimyndighetens regleringsbrev för 2016 ska övervakningsrapporten gällande perioden januari till juni 2016 innehålla en utvidgad marknadsanalys och en överkompensationsbedömning. Energimyndigheten har i samråd med Regeringskansliet kommit fram till att den utvidgade marknadsanalysen ersätter de rapporteringsskyldiga företagens faktiska uppgifter för den här perioden.

I tidigare statsstödsrapporteringar har företag rapporterat in både fasta och rörliga produktionskostnader till Energimyndigheten. De fasta kostnaderna har visat sig vara relativt stabila över tid och därför är just de rörliga kostnaderna intressanta för denna överkompensationsbedömning. Genom att studera utvecklingen av företagets rörliga kostnader, i det här fallet företagets råvarukostnader, i relation till försäljningspriset för fossil bensin och diesel (exl. moms) har en bedömning av risken för överkompensation gjorts.

För att bedöma om ett biodrivmedel blivit överkomparerat jämförs produktionskostnaden plus skatt med marknadspriset för 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.

Risken för överkompensation kan variera mellan företag. Dock tar överkompensationsbedömningen inte hänsyn till företagsspecifika variationer utan utgår från ett beräknat genomsnitt för råvaruprisutvecklingen.

Den här metoden tillåter inte Energimyndigheten att redovisa exakta värden på överkompensation eller exakta värden på marginal till överkompensation. Istället görs en mer övergripande bedömning av överkompensation och marginaler till överkompensation. De punktskatter som ingår i den här övervakningsrapporten är de som gällde från den 1 januari 2016 till och med den 30 juni 2016.

### 3. Marknadsutveckling i Sverige

Användningen av flytande biodrivmedel uppgick under första halvåret 2016 till 6,6 TWh. Det är en ökning jämfört med första halvåret 2015 då motsvarande siffra var 5,4 TWh. Ökningen beror på att användningen av HVO ökat, både i form av låginblandning och som rent bränsle. Ökningen av HVO har varit så stor att den totala användningen av biodrivmedel ökat trots att användningen av B100, E85 och ED95 minskat.

Den här rapporten innehåller framförallt information om prisutveckling och skatter. För heltäckande information om hur biodrivmedelsmarknaden utvecklas under 2016 hänvisas till Energimyndighetens rapport ”Marknaderna för biodrivmedel 2016”.

#### 3.1 Etanol

Etanol säljs genom låginblandning i bensin och genom höginblandning i produkterna E85<sup>1</sup>, ED95<sup>2</sup> och ETBE<sup>3</sup>. Användningen av etanol har minskat årligen sedan 2012, och den trenden fortsatte även under första halvåret 2016. Minskningen beror både på att användningen av höginblandad etanol har minskat och att bensin användningen har minskat vilket medför en minskad andel låginblandad etanol.

Under första halvåret 2016 minskade användningen av E85 med 60 procent jämfört med första halvåret 2015. Det beror på att nyregistreringen av etanolbilar har sjunkit och att en betydande andel av de befintliga etanolbilarna tankas med bensin istället för med E85. En tänkbar orsak till att de tankas med bensin är att en stor andel av etanolbilarna idag finns på andrahandsmarknaden där bilköpare är mer intresserade av bilens pris än det alternativa bränslet<sup>4</sup>.

Sveriges största producent av drivmedelsetanol är Lantmännen Agroetanol. Andra producenter är Domsjö Fabriker och St1. Lantmännen Agroetanol's anläggning finns i Norrköping och har en produktionskapacitet på 230 000 m<sup>3</sup> per år. Sedan 2015 har deras produktion legat nära maxkapacitet. Majoriteten av Agroetanol's etanol säljs till Tyskland.

Domsjö Fabrikers anläggning ligger i Örnsköldsvik och har en kapacitet om cirka 17 000 m<sup>3</sup> per år. St1 producerar etanol i Göteborg och har en kapacitet på 5 000 m<sup>3</sup> per år<sup>5</sup>.

#### *Förändringar gällande skatter på etanol*

Skatten på etanol har ändrats vid tre tillfällen under det senaste året; den 1 december 2015, den 1 januari 2016 och den 1 augusti 2016.

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> ED95 är ett biodrivmedel som består av cirka 95 procent etanol och 5 procent tändförbättrare. Drivmedlet ersätter diesel i busstransporter och andra tunga transporter.

<sup>3</sup> ETBE står för etyltertiärbutyleter och är ett så kallat oktanhöjande additiv till bensin som kan vara baserat på etanol.

<sup>4</sup> SPBI Seminarium Drivmedel, 2014-05-28.

<sup>5</sup> Personligt meddelande, Börje Kronström, St1, 2015-09-25.

Datum  
2016-12-16

Den 1 december 2015 ändrades också gränsen för hur stor volym låginblandad etanol och ETBE som får skattereduktion när den blandas in i bensin. Innan den 1 december 2015 fick etanol och ETBE som blandas in i bensin skattereduktion upp till 5 volymprocent. Om drivmedelsföretagen blandade in mer etanol eller ETBE än så beskattades de volymerna som fossil bensin. Den 1 december 2015 togs begränsningen om 5 volymprocent bort och nu kan företagen få energi- och koldioxidskattereduktion för all etanol och ETBE som de blandar in i bensin.

### *Skattenivåer*

För ETBE som framställts av biomassa och som låginblandas i bensin justerades avdraget för energiskatt från 89 procent till 100 procent den 1 december 2015.

För etanol till låginblandning justerades avdraget för energiskatt från 89 procent till 79 procent den 1 december 2015, och sedan till 74 procent den 1 januari 2016. Energiskatt för etanol till låginblandning utgjorde därmed 0,97 kr/liter under perioden januari till och med juni 2016.

Gällande etanol till E85 justerades avdraget för energiskatt från 89 procent till 78 procent den 1 december 2015, och sedan till 73 procent den 1 januari 2016. Under perioden januari till och med juni 2016 utgjorde därmed energiskatten för etanol till E85 1,00 kr/liter. För etanol som går till ED95 är energiskatteavdraget 100 procent.

Den 1 augusti 2016 justerades avdraget för energiskatt för etanol till låginblandning upp till 88 procent och för etanol till E85 justerades den upp till 92 procent. Denna justering ligger dock utanför den tidsperiod som den här övervakningsrapporten avser.

### *Priser*

Tidigare statsstödsrapporteringar visar att svenska företags genomsnittliga inköspriser för råvaror och etanol följer det europeiska spotpriset på etanol<sup>6</sup>. Spotpriset utgörs till stor del av råvarukostnader men också av avtal, valutakurser och vinstmarginaler. Råvarukostnader över tid och beror på hur utbud och efterfrågan ser ut. Den etanol som importeras till Sverige har ett kostnadstillägg för transport och eventuellt också för tull.

Det europeiska spotpriset för etanol kallas T2 och anges som FOB<sup>7</sup> i ARA<sup>8</sup>. Priset på T2-etanol steg under hösten 2015 till följd av ett minskat utbud på marknaden. Lönsamhetsproblem och driftsstörningar i produktionen hos stora EU-baserade producenter bidrog till att produktionen minskade. Prisökningen höll i sig till och med november och gjorde att etanolen blev dyrare relativt bensinen. Det i sin tur ledde till att europeiska drivmedelsföretag valde att blanda in mindre etanol.

I ett försök att locka köpare började priset på europeisk etanol att sättas allt lägre och priset sjönk fram till april 2016. Då hade det blivit så lågt att olika aktörer

---

<sup>6</sup> Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel under året 2015.

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

<sup>8</sup> Genomsnittspris från hamnarna i Rotterdam, Antwerpen och Amsterdam (ARA).

Datum  
2016-12-16

började köpa på sig etanol i tron om att drivmedlet skulle kunna säljas till ett högre pris i framtiden. Till följd av detta steg priset igen, och utvecklingen understöddes också av att efterfrågan på drivmedel generellt ökar under sommarmånaderna. I januari låg spotpriset på cirka 5,5 kr/liter och sjönk till 4,08 kr/liter i början av april. I juni hade priset återhämtat sig till ungefär 5,4 kr/liter.

### 3.2 FAME

FAME säljs genom låginblandning i bensin och i ren form under namnet B100. Under första halvåret 2016 minskade användningen av B100 med nästan 60 procent jämfört med första halvåret 2015. Samtidigt har användningen av ren HVO (HVO100) vuxit kraftigt, vilket tyder på att HVO100 har tagit marknadsandelar från B100.

Användningen av låginblandad FAME ligger i stort sett kvar på samma nivåer som under första halvåret 2015. Det beror på att användningen av diesel har legat kvar på i stort sett samma nivå.

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.

Perstorps anläggning i Fredrikstad togs i drift i januari 2016<sup>9</sup> och har nästintill fördubblat företagets produktionskapacitet som numera ligger på 280 000 m<sup>3</sup>. För helåret 2016 uppskattar Perstorp att produktionen landar på knappt 70 procent av den totala kapaciteten.<sup>10</sup> Majoriteten av Perstorps FAME säljs i Sverige. Ecobränsle AB har kraftigt minskat sin produktion av FAME under de senaste åren. Under 2016 räknar de med att tillverka 6 000 m<sup>3</sup>. Enligt företaget är detta en effekt av att marknaden för FAME minskar, vilket de härleder till utökade skatter på FAME och lägre fossilpris.

#### *Förändringar gällande skatter på FAME*

Beskattningen på FAME ändrades den 1 december 2015 och den 1 augusti 2016. Sedan den 1 december 2015 finns det inte längre någon volymbegränsning för hur stor inblandning av FAME i diesel som kan få skattereduktion. I praktiken begränsas dock låginblandningen till 7 procent genom Bränslekvalitetsdirektivet. Innan den 1 december 2015 gällde skattebefrielse för låginblandning av FAME endast upp till 5 volymprocents inblandning i diesel. Volymer utöver detta beskattades som fossil diesel.

#### *Skattenivåer*

För B100 justerades avdraget för energiskatt från 44 procent till 50 procent den 1 januari 2016. Energiskatten på B100 utgjorde därmed 1,18 kr/liter under perioden januari till och med juni 2016.

<sup>9</sup> [www.perstorp.com/sv-se/news\\_and\\_events/pressreleases/2016/20160304\\_nystartad\\_produktion\\_av\\_hallbar\\_biodiesel\\_i\\_fredrikstad/](http://www.perstorp.com/sv-se/news_and_events/pressreleases/2016/20160304_nystartad_produktion_av_hallbar_biodiesel_i_fredrikstad/).

<sup>10</sup> Marknaderna för biodrivmedel 2016.

Datum  
2016-12-16

Gällande FAME till låginblandning gjordes ingen justering av avdraget för energiskatt den 1 januari 2016. Energiskatten för FAME till låginblandning utgjorde 2,17 kr/liter under perioden januari till juni 2016.<sup>11</sup> Avdraget för energiskatt för FAME till låginblandning ändrades den 1 augusti 2016 från 8 procent till 36 procent. Samtidigt justerades avdraget för B100 från 50 till 63 procent. Denna justering ligger dock utanför tidsperioden som den här övervakningsrapporten avser.

### *Priser*

Priset på FAME till B100 styrs av det europeiska spotpriset på rapsolja men behöver inte följa den prisutvecklingen exakt. Priset på rapsolja beror på utbud och efterfrågan på raps. Det europeiska spotpriset på rapsolja anges som ex-mill<sup>12</sup> ARA<sup>13</sup>, i enheten kr/kg. Under perioden januari till juni 2016 steg priset marginellt från 6,5 kr/kg till cirka 6,6 kr/kg.

FAME som går till låginblandning prissätts efter europeisk biodieselnötering men följer inte nödvändigtvis den prisutvecklingen exakt. Spotpriset 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 biodieselnötering anges som FOB i ARA.

Under hösten 2015 låg priset kring 6,7 kr/liter vilket är något högre än vad det gjorde under första halvåret 2015. Anledningen till det var att vattenstånden i floderna Rhen och Donau var så pass låga att större lastfartyg med FAME som skulle levereras till EU från tredje land inte kunde komma in i hamnarna. Det gjorde att utbudet av FAME minskade något på den europeiska marknaden och priset steg följaktligen. När vattenstånden återgick till det normala sjönk priset. Från januari till juli 2016 låg priset på FAME stadigt kring 6,3 kr/liter.

### **3.3 HVO**

HVO säljs som låginblandning samt i ren form under namnet HVO100. Användningen av HVO har vuxit kraftigt under första halvåret 2016. Jämfört med första halvåret 2015 har användningen av låginblandad HVO ökat med 1 TWh. Ökningen beror dels på att inblandningsnivån i fossil diesel har ökat, och dels på att dieselanvändningen har legat på en fortsatt hög nivå. Även användningen av HVO100 har ökat. 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 är en

---

<sup>11</sup> Där fossilfri metanol används vid framställningen.

<sup>12</sup> Pris vid tillverkningsplats/fabrik exklusive transport till köparen.

<sup>13</sup> Genomsnittspris vid tillverkningsplats/fabrik kring hamnarna Rotterdam, Antwerpen och Amsterdam (ARA).

Datum  
2016-12-16

svensk producent får de därför inte statsstöd i Sverige och ingår 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.

### *Skatter*

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

### *Priser*

Försäljningspriset på låginblandad HVO och ren HVO styrs av priset på fossil diesel vid pump i Sverige, men behöver inte följa den prisutvecklingen exakt.

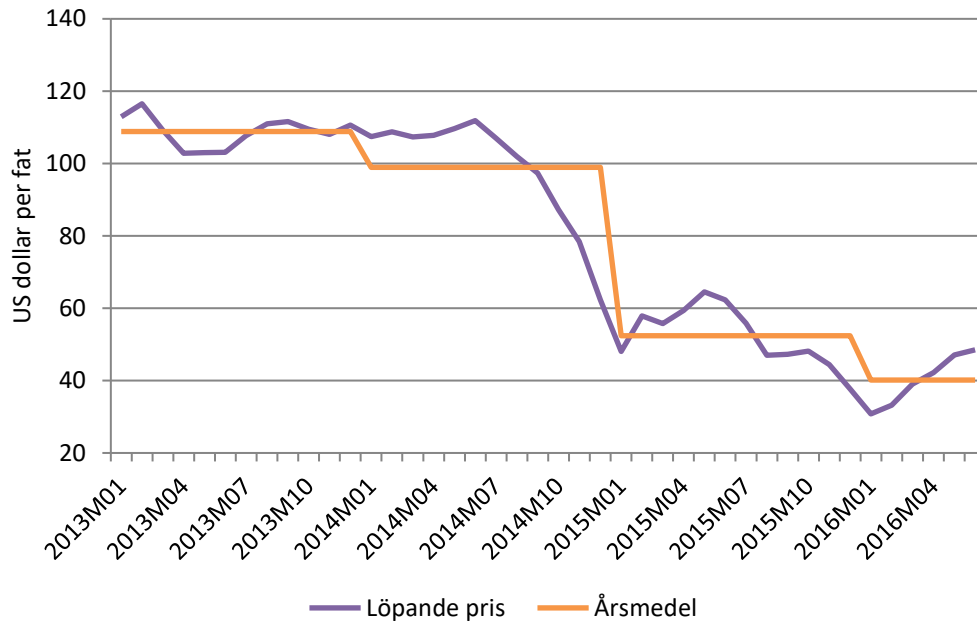
Kostnaden för att producera HVO beror i stor utsträckning på vilka råvaror som används. Olika råvaror kostar olika mycket beroende på tillgång och efterfrågan och varierar därför också över tid. Råvarornas pris varierar också beroende på hur köpekontrakten utformas. Den HVO som säljs i Sverige tillverkas av avfallsolja, slakteriavfall och råttolja, men även av vegetabiliska oljor som raps- och palmolja. Det finns europeiska spotpriser på flertalet råvaror som kan användas till HVO-tillverkning. Generellt har spotpriserna för HVO-råvaror stigit något under perioden januari till juni 2016. Detta kan förklaras med att efterfrågan på HVO ökar samtidigt som tillgången är begränsad.



## 4. Oljepriset

Under 2015 fluktuerade råoljepriset för att sedan vända uppåt igen under våren 2016 och stabiliseras strax innan halvårsskiftet, se figur 1.

**Figur 1. Prisutveckling för Brentolja, 2013-2015, löpande pris.**



**Källa: Världsbanken, 2016<sup>14</sup>.**

Andra halvåret 2015 präglades av lägre oljepriser vilket till stor del berodde på att den asiatiska efterfrågetillväxten sjönk. Efter en tids stabilitet omkring 50 dollar per fat inleddes i november ett prisfall som fortsatte in i 2016, där priset i mitten av januari nådde de lägsta nivåerna sedan 2004, på strax under 30 dollar per fat. Mot slutet av januari 2016 vände priset uppåt igen, delvis till följd av att den amerikanska energimyndigheten EIA rapporterade om minskade lagernivåer och att Ryssland och OPEC indikerade att de skulle börja diskutera produktionsvolymerna.

Våren 2016 präglades till stor del av en minskande global oljeproduktion, främst från de nordamerikanska skifferformationerna. Det bidrog till ett ökande oljepris. Produktionsminskningarna förstärktes tillfälligt i maj av den omfattande skogsbranden som härjade i Kanada då den ledde till att vissa oljeproducenter fick stänga ned sin verksamhet. Oljeproduktionen i Nigeria och Libyen minskade också under våren 2016 till följd av politiska oroligheter och angrepp på oljereleaterad infrastruktur. Även i Venezuela minskade oljeproduktionen, men där på grund av ekonomiska svårigheter för det statsägda oljebolaget PDSVA. Vid halvårsskiftet handlades Brentoljan för omkring 50 dollar per fat, vilket är den nivå där priset stabiliserades i juni efter vårens prisökning.

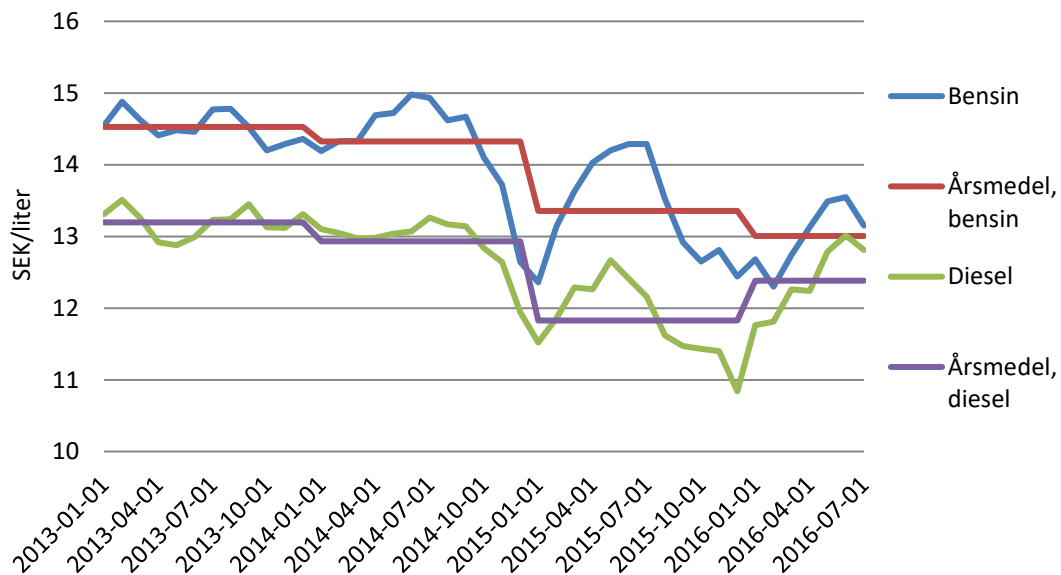
<sup>14</sup> <http://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets>.

## 5. 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 2. 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 har priserna för bensin och diesel ökat, dock har bensinpriset legat på lägre nivåer än vid motsvarande period 2015 (med undantag av januari). Dieselpriset har under våren 2016 legat på liknande nivåer som under våren 2015, men något högre under juni och juli. Det finns många anledningar till varför bensin- och dieselpriser skiljer sig åt, och analys av hur och varför priserna för olika petroleumprodukter varierar är komplex.

**Figur 2. Försäljningspris för bensin och diesel vid pump på den svenska marknaden 2013–2016 H1, löpande priser.**



Källa: SPBI, 2016. <sup>15</sup>

Skatter påverkar också marknadspriset för bensin och diesel, och det kan konstateras att en större andel av det svenska bensinpriset består av skatter än vad det svenska dieselpriiset gör. Den 1 januari 2016 höjdes energiskatten på diesel MK1 med 0,52 kr/liter (522 kr/m<sup>3</sup>) och de totala skatterna utgjorde 5,56 kr/l under perioden januari till och med juni 2016. Samtidigt höjdes energiskatten på bensin MK1 med 0,47 kr/liter och de totala skatterna utgjorde 6,31 kr/liter under perioden.

<sup>15</sup> <http://spbi.se/statistik/priser/>.

## 6. Energimyndighetens bedömning av överkompensation under perioden januari till och med juni 2016

I den här rapporten redogör Energimyndigheten för hur risken för överkompensation förändrats under första halvåret 2016 jämfört med resultatet för statsstödsrapporteringen för helåret 2015. Genom att studera utvecklingen av företagens råvarukostnader i relation till försäljningspriset för fossil bensin och diesel (exklusive moms) har en bedömning av förändrad risk för överkompensation gjorts. Läs mer om metoden i kapitel 2. Metod.

### Överkompensationsbedömning för HVO

Energimyndigheten bedömer att varken HVO till låginblandning eller HVO100 har varit överkompenserat under perioden januari till juni 2016. De studerade råvarukostnaderna har stigit under perioden vilket minskat risken för överkompensation. Även försäljningspriset för diesel har stigit något under perioden, men relationen mellan parametrarna tyder på att ingen överkompensation skett.

### Överkompensationsbedömning för FAME

Energimyndigheten bedömer att varken FAME till låginblandning eller B100 har varit överkompenserat under perioden januari till juni 2016. De studerade råvarukostnaderna har minskat under perioden samtidigt som försäljningspriset för diesel har ökat. Detta har resulterat i att marginalen till överkompensation har minskat både för låginblandad FAME och B100. Dock är relationen mellan parametrarna sådan att bedömningen är att ingen överkompensation skett.

### Överkompensationsbedömning för etanol

Energimyndigheten bedömer att varken etanol till låginblandning, E85, ED95 eller ETBE har varit överkompenserat under perioden januari till juni 2016. De studerade råvarukostnaderna har minskat under perioden samtidigt som försäljningspriset för diesel och bensin har ökat. Skattejusteringarna den 1 december 2015 och den 1 januari 2016 har bidragit till att marginalen till överkompensation ökat för låginblandad etanol och E85. Gällande ETBE och ED95 har marginalen till överkompensation minskat något. Det bör samtidigt nämnas att ED95 är det biodrivmedel som är dyrast i förhållande till sin fossila motsvarighet.

## 7. Slutsatser

Slutsatsen från den här övervakningsrapporten är att inget biodrivmedel har varit överkompenserat under perioden januari till och med juni 2016.

Marginalen till överkompensation bedöms ha minskat för FAME till låginblandning, B100, ETBE och ED95 jämfört med resultaten från statsstödsrapporteringen för helåret 2015. Dock är ED95 det biodrivmedel som är totalt sett har störst marginal till överkompensation av alla biodrivmedel. Gällande etanol till låginblandning, E85 och HVO bedöms marginalen till överkompensation ha ökat under perioden.

Råvarupriserna till biodrivmedel och priset på råolja kommer att fortsätta förändras över tid. Därmed kommer relationen mellan biodrivmedlets produktionspris plus skatt och de fossila drivmedlens marknadspris också fortsättningsvis att variera och eventuellt resultera i skatteförändringar så länge Sverige använder sig av skattereduktion. Av den anledningen skapas kortsiktighet och osäkerheter på marknaden som missgynnar marknadsaktörerna.

Energimyndigheten lämnade tillsammans med Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen gemensamt in ett förslag till utformningen av ett långsiktigt styrmedel för att öka användningen av biodrivmedel i bensin och diesel till Regeringskansliet den 17 november 2016<sup>16</sup>. Förslaget innebär att regelverket bör utformas genom en reduktionsplikt för att minska utsläppen av växthusgaser för de drivmedel som levereras till den svenska marknaden.

---

<sup>16</sup> Styrmedel för ökad användning av biodrivmedel i bensin och diesel, ER 2016:30.