

Analysavdelningen

Regeringskansliet  
Miljö- och energidepartementet  
103 33 Stockholm

# Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel under 2016

## Sammanfattning

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

Skillnaden mot resultatet från den indikativa övervakningsrapporten utgörs främst av ökade marginaler till överkompensation för FAME till låg- och höginblandning. Ökade råvarupriser under andra halvåret 2016 bedöms ligga till grund för detta. Den största skillnaden mot resultatet från 2015 är att samtliga flytande biodrivmedel bedöms ha ökad eller fortsatt god marginal till överkompensation. Detta beror sannolikt på ökade råvarupriser och höjd beskattning av biodrivmedel.

## 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 2017 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 27 februari 2017 och en som ska levereras den 15 december 2017.

Denna övervakningsrapport levereras till miljö- och energidepartementet den 27 februari 2017 och gäller för perioden januari till och med december 2016. Enligt regleringsbrevets instruktion innehåller den här övervakningsrapporten en bedömning av huruvida överkompensation förelåg under 2016 och en översiktlig bedömning av om det riskerar att uppstå överkompensation under 2017.

## 2. Metod

För att avgöra huruvida överkompensation för flytande biodrivmedel förekom under 2016 har Energimyndigheten begärt in uppgifter gällande kostnader för produktion, import och inköp av biodrivmedel från rapporteringsskyldiga företag<sup>1</sup>. Företagen rapporterade in sina faktiska 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 2016 ombads företagen också att fylla i en bedömningsdel där de skulle uppskatta hur deras volymer och kostnader skulle komma att utvecklas under 2017. De uppgifter som togs in genom bedömningsdelen används för att få en fingervisning om resultatet för 2016 ser ut att gälla även för 2017. Energimyndigheten vill understryka att det finns stora osäkerheter i den typen av framåtblickande bedömning. Det är i princip omöjligt för företagen att förutse hur priser och volymer för biodrivmedel utvecklas under ett år framåt.

De uppgifter som företagen rapporterat in genom Energimyndighetens e-tjänst är de uppgifter som har legat till grund för resultatet som redovisas i kapitel 6. Rapporteringen innefattar endast den biobaserade delen av drivmedlet enligt Skatteverkets bestämmelser för skatteavdrag. Då skattesatsen för vissa biodrivmedel ändrades den 1 augusti 2016 har Energimyndigheten utifrån de två skattenivåerna tagit fram genomsnittliga skattesatser för berörda biodrivmedel som tar hänsyn till den tid respektive skatt har varit gällande. Dessa skattenivåer har sedan använts som variabler i överkompensationsberäkningen.

E-tjänsten öppnade för rapportering den 13 december 2016 och sista rapporteringsdag var den 31 januari 2017. En del av de uppgifter som företagen rapporterat in är känsliga för företagen att lämna ut på grund av konkurrensskäl. Energimyndigheten har därför granskat de inkomna uppgifterna och tagit hänsyn till detta vid redovisning av resultatet i den här övervakningsrapporten. Vid behov redovisas företagens inrapporterade uppgifter i redigerad form.

Energimyndigheten utgår helt från företagens inrapporterade uppgifter när bedömningen av överkompensation görs. En övergripande rimlighetsbedömning görs dock av uppgifterna och telefon- och e-postkontakt har tagits med några uppgiftslämnare för att förtydliga och komplettera inlämnade uppgifter.

För 2016 har totalt 36 företag lämnat in uppgifter till statsstödsrapporteringen. Samma företag kan ha rapporterat för fler än ett biodrivmedel. Företagen lämnade in 17 rapporter för olika etanolbaserade biodrivmedel, 26 rapporter för olika FAME-baserade biodrivmedel och 18 rapporter för olika HVO-baserade biodrivmedel. En majoritet av företagen som har gjort skatteavdrag under 2016 är företag som köper förhållandevis små volymer av biodrivmedel i form av låginblandning.

---

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

### 3. Marknadsutveckling i Sverige

Användningen av flytande biodrivmedel i Sverige ökar stadigt och uppgick under 2016 preliminärt till 15,7 TWh. Det är en ökning jämfört med 2015 då motsvarande siffra var 12,0 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. Tabell 1 visar användningen av etanol och biodiesel i Sverige från 2014 till och med 2016.

**Tabell 1. Användning av etanol och biodiesel 2014 - 2016, uttryckt i 1000 m<sup>3</sup> och TWh.**

	2014		2015		2016	
	1000 m <sup>3</sup>	TWh	1000 m <sup>3</sup>	TWh	1000 m <sup>3</sup>	TWh
Etanol	327	1,9	258	1,5	219	1,3
Biodiesel	873	8,1	1 127	10,5	1 539	14,4

Källa: Energimyndigheten, 2017.

Den här rapporten innehåller framförallt information om prisutveckling och skatter. För heltäckande information om hur biodrivmedelsmarknaden utvecklats under 2016 hänvisas till Energimyndighetens rapport "Marknaderna för biodrivmedel 2016". Energistatistiken för 2016 är i denna rapport baserad på preliminär månadsstatistik för januari till och med november 2016 som är framskriven för att omfatta helåret 2016.

#### 3.1 Etanol

Etanol säljs genom låginblandning i bensin och genom höginblandning i produkterna E85<sup>2</sup>, ED95<sup>3</sup> och ETBE<sup>4</sup>. Användningen av etanol har minskat årligen sedan 2012, och den trenden fortsatte även under 2016. Minskningen beror både på att användningen av höginblandad etanol har minskat och att bensinanvändningen har minskat vilket medför en minskad andel låginblandad etanol.

Under 2016 halverades användningen av E85 jämfört med 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>5</sup>. Därtill har försäljningspriset för E85 legat högt i förhållande till bensinpriset. Under 2016 var E85 i genomsnitt 28 procent dyrare att tanka än 95-oktanig bensin, sett till energiinnehåll<sup>6</sup>.

<sup>2</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>3</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>4</sup> ETBE står för etyltertiärbutyleter och är ett så kallat oktanhöjande additiv till bensin som kan vara baserat på etanol.

<sup>5</sup> SPBI Seminarium Drivmedel, 2014-05-28.

<sup>6</sup> Prishistorik för privatkunder, Circle K.

Datum

2016-02-26

Användningen av ED95 minskade med 55 procent under 2016. Konkurrensen från andra drivmedel till tunga fordon har ökat det senaste året, vilket antas ligga bakom minskningen. Framför allt är det ren HVO, el och biogas som har ökat.

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 tre aktörer i Sverige; Lantmännen Agroetanol i Norrköping, Domsjö Fabriker i Örnsköldsvik och St1 i Göteborg.

### ***Förändringar av skattesatser på etanol***

Skatten på etanol ändrades den 1 december 2015, den 1 januari 2016 och den 1 augusti 2016.

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 juli 2016. Den 1 augusti 2016 justerades avdraget för energiskatt ytterligare en gång och då upp till 88 procent. Energiskatten utgjorde därmed 0,45 kr/liter under perioden augusti till och med december 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 juli 2016 utgjorde därmed energiskatten för etanol till E85 1,00 kr/liter. Den 1 augusti 2016 justerades avdraget för energiskatt ytterligare en gång och då upp till 92 procent. Energiskatten utgjorde därmed 0,3 kr/liter under perioden augusti till och med december 2016. För etanol som går till ED95 är energiskatteavdraget 100 procent.

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.

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.

### ***Prisutveckling för etanol***

Tidigare statsstödsrapporteringar visar att svenska företags genomsnittliga inköspriser för råvaror och etanol följer det europeiska spotpriset på etanol<sup>7</sup>. Spotpriset utgörs till stor del av råvarukostnader men också av avtal, valutakurser och vinstmarginaler. Råvarukostnaderna förändras över tid och utvecklas beroende på hur utbud och efterfrågan ser ut. Den etanol som importeras till Sverige har ett kostnadstillägg för transport och eventuellt också för tull.

---

<sup>7</sup> Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel under året 2015.

Datum

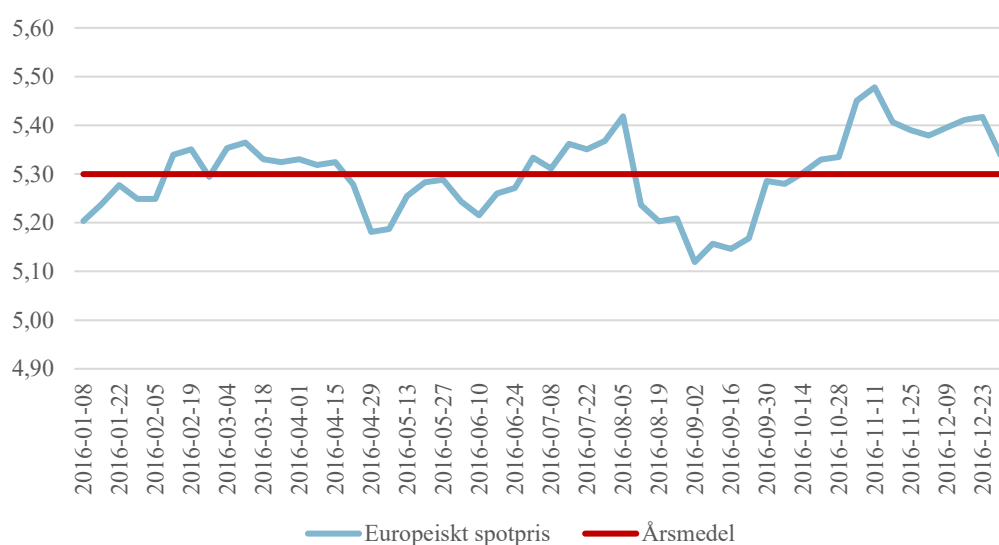
2016-02-26

Det europeiska spotpriset för etanol kallas T2 och anges som FOB<sup>8</sup> i ARA<sup>9</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 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.

Prisfluktuationerna som uppstått under årets andra halva kan till stor del härledas till att utbudet av europeisk etanol varierat. Anledningen till det är att Europas största etanolproducent Abengoa Bioenergy haft ekonomiska problem. Företaget har försökt sälja sina produktionsanläggningar i Europa med blandad framgång under 2016 och som en följd av det har produktionen vid anläggningarna ömsom startats upp och stängts ner under året.

**Figur 1. Prisutveckling för europeiskt producerad etanol, FOB i ARA, 2016, löpande pris respektive årligt genomsnitt angett i kr/liter.**



Källa: Licht Interactive Data, 2017.

<sup>8</sup> INCO-term och betyder Free On Board, d.v.s. ingen transport, försäkringar etc. ingår i priset.

<sup>9</sup> Genomsnittspris från hamnarna i Rotterdam, Antwerpen och Amsterdam (ARA).

Datum

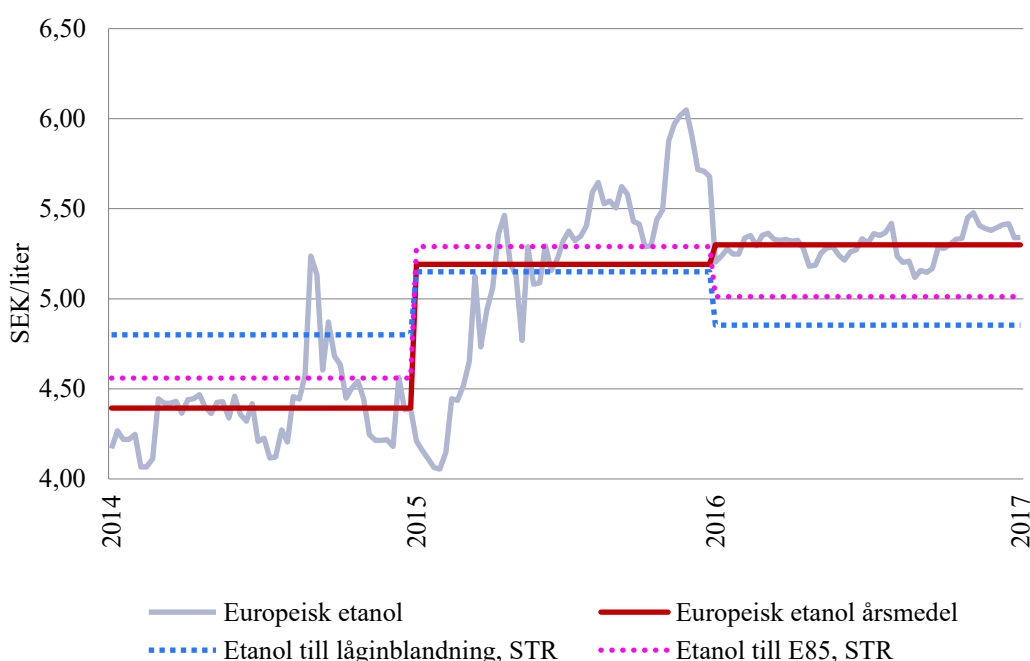
2016-02-26

I figur 2 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 2. Prisutveckling för etanol 2014-2016, löpande pris och årsgenomsnittspriser.**



Källa: Licht Interactive Data/Energimyndigheten, 2017.

Figur 2 visar att den genomsnittliga råvarukostnaden/inköpskostnaden för både etanol till E85 och etanol till låginblandning från statsstödsrapporteringarna följer det genomsnittliga europeiska etanolpriset. Etanol till E85 följer det europeiska etanolpriset närmare jämfört med etanol till låginblandning under 2016.

Etanol till låginblandning varierar lite mer över åren relativt det europeiska priset, vilket kan bero på att det i rapporteringen är vissa företag som har angett att de inte kan särskilja kostnaden för etanolen från den färdigblandade produkten. Skillnaden mellan etanol till E85 och etanol till låginblandning kan också bero på om företagen handlar etanolen på terminskontrakt eller till spot-priser.

## 3.2 Biodiesel

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

Däremot beskrivs prisutvecklingen för HVO och FAME gemensamt med utgångspunkt från det europeiska spotpriset på biodiesel. Det priset är representativt för både FAME och HVO. För mer information om hur prismekanismerna är uppbyggda och fungerar hänvisas till kapitel 7 i Energimyndighetens rapport ”Marknaderna för biodrivmedel 2016”.

### 3.2.1 FAME

FAME säljs genom låginblandning i diesel och i ren form under namnet B100. Under 2016 minskade användningen av B100 med 55 procent jämfört med 2015. Samtidigt har användningen av ren HVO (HVO100) vuxit kraftigt, vilket tyder på att HVO100 har tagit marknadsandelar från B100.

Användningen av låginblandad FAME i diesel ligger i stort sett kvar på samma nivåer som under 2015. Användningen av diesel har ökat, men det är primärt andelen låginblandad HVO i diesel som har utgjort ökningen.

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

#### *Förändringar av skattesatser på FAME*

För B100 justerades avdraget för energiskatt från 44 procent till 50 procent den 1 januari 2016. Energiskatten på B100 utgjorde därmed 1,18 kr/liter under perioden januari till och med augusti 2016. Den 1 augusti 2016 justerades avdraget för energiskatt ytterligare en gång och då upp till 63 procent. Energiskatten utgjorde därmed 0,87 kr/liter under perioden augusti till och med december 2016.

Gällande FAME till låginblandning låg avdraget för energiskatt på 8 procent under perioden januari till augusti 2016 utgjorde 2,17 kr/liter<sup>10</sup>. Den 1 augusti 2016 justerades avdraget för energiskatt till 36 procent. Energiskatten utgjorde därmed 1,51 kr/liter under perioden augusti till och med december 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

---

<sup>10</sup> Där fossilfri metanol används vid framställningen.



volymprocents inblandning i diesel. Volymer utöver detta beskattades som fossil diesel.

### **3.2.2 HVO**

HVO säljs som låginblandning samt i ren form under namnet HVO100. Användningen av HVO har vuxit kraftigt under 2016. Jämfört med 2015 har användningen av låginblandad HVO ökat med 2,6 TWh. Ökningen beror dels på att inblandningsnivån i diesel har ökat, och dels på en fortsatt ökad dieselanvändning. 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 svensk producent får de därför inte statsstöd i Sverige och ingår inte i statsstödsrapporteringen.

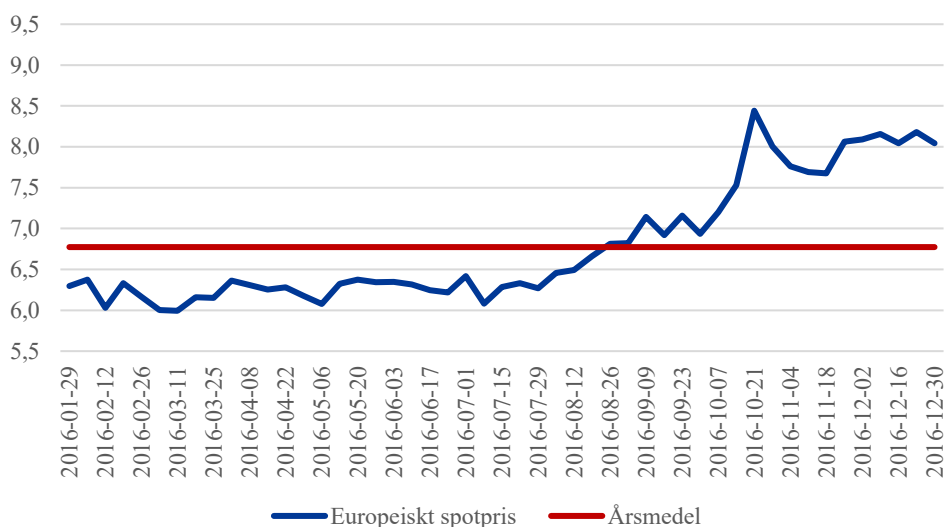
#### ***Skattesatser på HVO***

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

### 3.2.3 Prisutveckling för biodiesel

Det europeiska spotpriset på biodiesel utgörs till stor del av råvarukostnader men också av avtal, valutakurser och vinstmarginaler. Råvarukostnaden varierar beroende på hur utbudet och efterfrågan ser ut och varierar därför över tid. Europeisk biodieselnotering anges som FOB i ARA. Under 2016 låg årsmedlet för FAME på 6,8 kr/liter. Från januari till juli 2016 låg priset på FAME stadigt kring 6,3 kr/liter sedan började priset stiga och i slutet av oktober var det uppe på 8,4 kr/liter. Det är den högsta noteringen sedan 2011.

**Figur 3. Prisutveckling för CFPP<sup>11</sup> – 20 FAME, fob i ARA, 2016, löpande pris respektive årligt genomsnitt.**



Källa: Licht Interactive Data, 2017.

I figur 4 nedan jämförs 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.

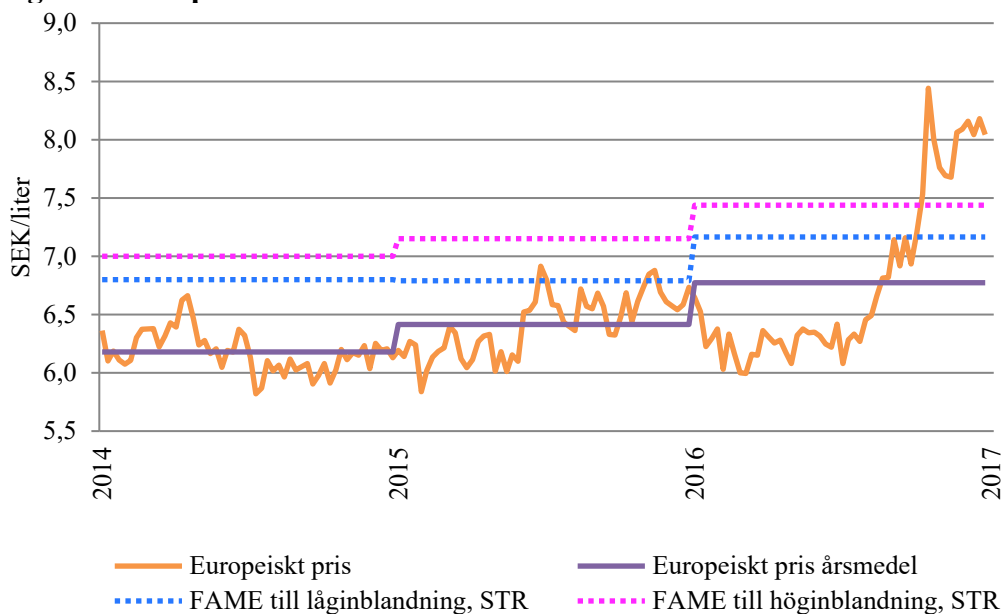
➔ Detta motsvarar kostnadspost A, se avsnitt 5.

<sup>11</sup> Cold filter plugging point.

Datum

2016-02-26

**Figur 4. Prisutveckling för FAME, 2014-2016, löpande pris och årsgenomsnittspriser.**



Källa: Licht Interactive Data/Energimyndigheten, 2017.

Figur 4 visar att de råvarukostnader/inköpskostnader för FAME till låg- och höginblandning som har angivits i statsstödsrapporteringarna 2014-2016 utvecklas på ett likartat sätt som det genomsnittliga europeiska priset. Det är rimligt att det europeiska priset är styrande även på den svenska marknaden eftersom en majoritet av drivmedlet importeras.

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

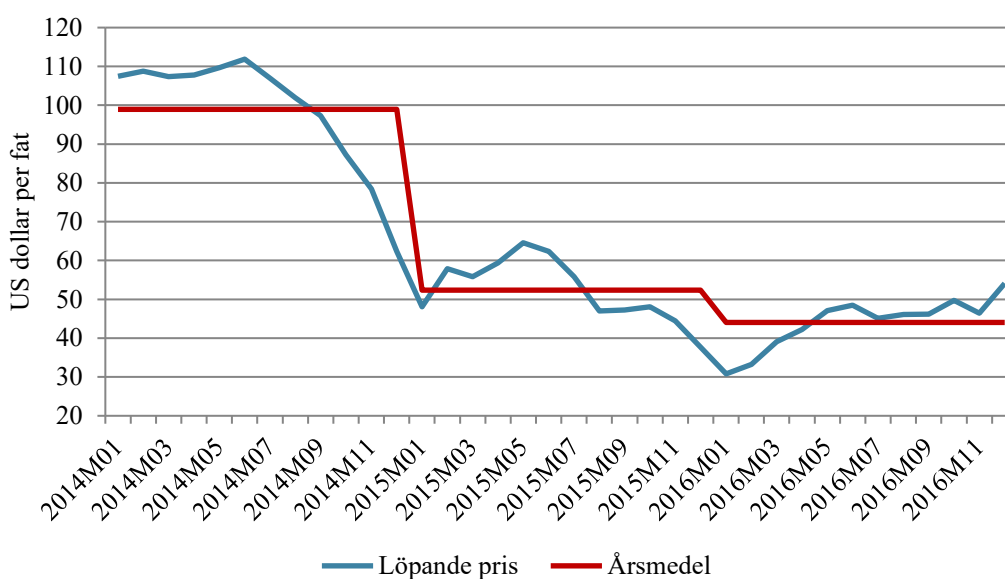
## 4. Prisutvecklingen för olja och bensen och diesel

För att bedöma om överkompensation av flytande biodrivmedel har förekommit under 2016 jämförs produktionskostnaden för biodrivmedlet med marknadspriset exklusive moms hos dess fossila motsvarighet, det vill säga bensen eller diesel. Således är råoljeprisets utveckling av vikt för att bedöma hur utvecklingen av en eventuell överkompensation kommer att se ut under 2016.

### 4.2 Prisutveckling för olja

Under 2015 fluktuerade råoljepriset för att sedan vända uppåt igen under våren 2016 och stabiliseras strax innan halvårsskiftet, se figur 5.

**Figur 5. Prisutveckling för Brentolja, 2014-2016, löpande pris och årsmedel.**



Källa: Världsbanken, 2017<sup>12</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 oljeleraterad infrastruktur. Även i Venezuela minskade oljeproduktionen, men där på grund av

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

Datum

2016-02-26

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.

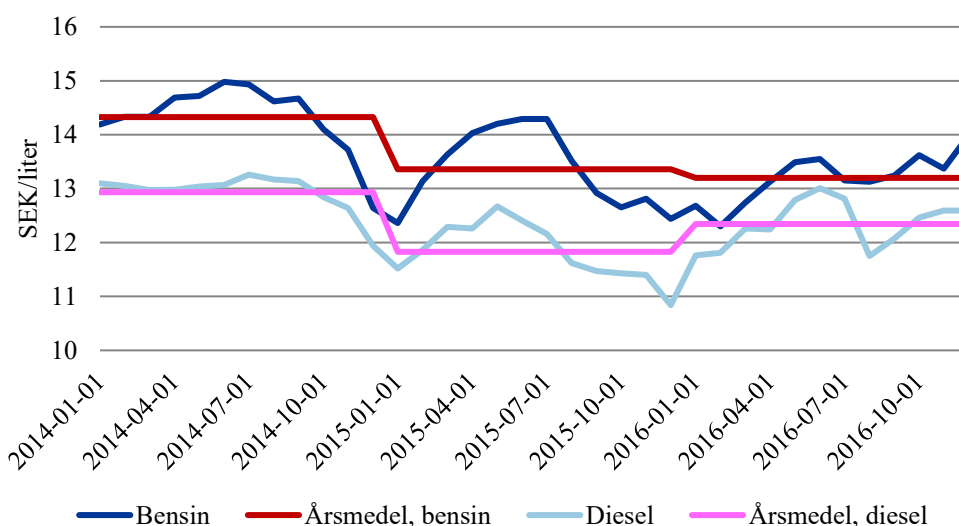
Kanadas oljeproduktion hämtade sig under tredje kvartalet 2016 och utbudet på den globala marknaden ökade igen. Priset på Brentolja sjönk ner mot 40 dollar per fat under perioden. Som en följd av detta inleddes förhandlingar inom OPEC i syfte att minska oljeproduktionen. Förhandlingarna pågick under hösten 2016 och i slutet av november meddelade OPEC-länderna att de kommit överens om att minska oljeproduktionen med 1,2 miljoner fat per dag under första halvåret 2017. Beskedet påverkade oljepriset som steg till 55 dollar per fat vid årets slut.

## 4.2 Prisutveckling för bensin och diesel

Pumppriserna för bensin och diesel sjönk under hösten 2014 efter priset på råolja och har sedan dess legat på generellt lägre nivåer, se figur 6. 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). Dieselpriiset har under våren 2016 legat på liknande nivåer som under våren 2015, men något högre under juni och juli. Under sensommaren sjönk priserna på diesel och bensin för att sedan vända uppåt igen under hösten. Det finns många anledningar till varför bensin- och dieselpriiser skiljer sig åt, och analys av hur och varför priserna för olika petroleumprodukter varierar är komplex. Av den anledningen utvecklas inte analysen mer i denna rapport.

**Figur 6. Försäljningspris för bensin och diesel vid pump på den svenska marknaden 2014–2016, löpande priser.**



Källa: SPBI, 2016<sup>13</sup>.

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

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/liter under 2016. Även energiskatten på bensin MK1 höjdes den 1 januari 2016. Skatten höjdes med 0,47 kr/liter och de totala skatterna utgjorde 6,31 kr/liter under 2016.

## 5. Förutsättningar för överkompensationsberäkningen

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

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

### 5.1 Kostnadsposter

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

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

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

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

**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. Energiskatten på låginblandad etanol, E85, låginblandad FAME och B100 ändrades den 1 augusti 2016. Resultatet i överkompensationsberäkningen för dessa drivmedel är baserat på ett medelvärde för respektive drivmedels skatt under 2016, men hänsyn tagen till den tid de olika skatterna har varit gällande. För skattesatser se tabell 3.

**J. Justering för energiinnehåll:** Eftersom samtliga biodrivmedel har lägre energiinnehåll än bensin respektive diesel måste detta korrigeras för i kostnadsberäkningen. Detta görs enligt de värmevärden som redovisas i tabell 4.

#### *Volymvägt genomsnitt*

Av sekretessskäl 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 2016 enligt SPBI<sup>14</sup>. Dessa motsvarar genomsnittliga bensin- och dieselpriiser vid pump exklusive moms<sup>15</sup>. 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 2<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> Svenska Petroleum- & Biodrivmedel Institutet

<sup>15</sup> För diesel används det genomsnittliga priset för storkund.

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

Datum

2016-02-26

**Tabell 2. Referenspris för bensin och diesel 2016 anges i kronor per liter.**

	<b>Produktkostnad</b>	<b>Bruttomarginal</b>	<b>Skatt</b>	<b>Total exkl. moms</b>
Bensin E5	3,10	1,42	6,04	<b>10,56</b>
Ren bensin	2,98	1,42	6,31	<b>10,71</b>
Diesel B5	2,95	1,07	5,39	<b>9,46</b>
Ren diesel	2,72	1,07	5,56	<b>9,34</b>

Källa: SPBI, Energimyndighetens beräkningar, 2017.

### 5.3 Skattesatser och värmevärden

I tabell 3 redovisas skattesatserna för bensin och diesel under 2016. I tabell 4 redovisas de värmevärden som använts vid omräkning av drivmedel.

**Tabell 3. Skattesatser för drivmedel under 2016, angett i kronor per liter. Siffror inom parentes avser skatt som gällde före den 1 augusti 2016 för vissa biodrivmedel.**

<b>Drivmedel</b>	<b>Energiskatt</b>	<b>CO2-skatt</b>	<b>Total skatt</b>
Bensin, MK1	3,72	2,59	6,31
Diesel, MK1	2,36	3,2	5,56
FAME för låginblandning i diesel*	1,51 (2,17)	0	1,51 (2,17)
Ren FAME (B100)*	0,87 (1,18)	0	0,87 (1,18)
Etanol för låginblandning i bensin	0,45 (0,97)	0	0,45 (0,97)
Etanol till E85	0,30 (1,00)	0	0,30 (1,00)
Övriga biodrivmedel** (HVO, biogas, ETBE, ED95, DME)	0	0	0

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

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

Källa: Skatteverket, 2017.



Datum

2016-02-26

**Tabell 4. Värmevärden för drivmedel.**

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

Källa: Energimyndigheten, 2017.

## 6. Resultat

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

### 6.1 Etanol och ETBE till låginblandning

Överkompensationsberäkningen visar att etanol till låginblandning i bensin och ETBE uppgick till en högre kostnadsnivå än bensin under 2016 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har förekommit.

Resultatet är detsamma som det resultat som redovisades i den indikativa övervakningsrapporten. Produktionskostnaden har legat på samma nivå, samtidigt som både bensinpriset och skatten på etanol till låginblandning har minskat. Likheten med resultatet i den indikativa övervakningsrapporten speglas även i det europeiska priset för etanol till låginblandning som legat på en jämn nivå under hela 2016, se figur 1.

**Tabell 5. Kostnadsjämförelse mellan etanol och ETBE till låginblandning och bensin 2015.**

<b>Kostnadspost</b>	<b>Kronor/liter</b>
A. Råvarukostnad	4,85
B. Arbetskraftskostnad	0,03
C. Kapitalkostnad	0,05
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,80
E. Transportkostnad	0,08
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktionskostnad	6,82
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,75
J. Justering för energiinnehåll	11,67
K. Referenspris för bensin	10,71
L. <b>Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)</b>	<b>+ 0,96</b>

Med den genomsnittliga energiskatt för 2016 som i beräkningarna tillämpas på låginblandad etanol beräknas marginalen till överkompensation uppgå till 0,96 kronor per liter. Marginalen till överkompensation är så pass stor att överkompensation inte heller bedöms förekomma om enbart januari- eller augustiskatten används i bedömningen.

Företagens bedömning är att resultatet står sig under 2017, och att produktionskostnaden för låginblandad etanol minskar marginellt. En minskad skatt på etanol till låginblandning bedöms ligga till grund för detta. Hänsyn har också

tagits till den högre skatten på bensin. Bedömningsdelen ska tolkas med stor försiktighet.

## 6.2 Etanol till E85

Överkompensationsberäkningen visar att etanol till E85 uppgick till en högre kostnadsnivå än bensin under 2016 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har förekommit.

Resultatet är detsamma som redovisades i den indikativa övervakningsrapporten. Det stämmer överens med utvecklingen för det europeiska etanolpriset som legat på en jämn nivå över hela 2016, se figur 1.

**Tabell 6. Kostnadsjämförelse mellan etanol till E85 och bensin 2016.**

<b>Kostnadspost</b>	<b>Kronor/liter</b>
A. Råvarukostnad	5,01
B. Arbetskraftskostnad	0,04
C. Kapitalkostnad	0,06
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,76
E. Transportkostnad	0,09
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktionskostnad	6,95
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,71
J. Justering för energiinnehåll	11,82
K. Referenspris för bensin	10,71
<b>L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)</b>	<b>+ 1,11</b>

Marginalen till överkompensation beräknas uppgå till 1,11 kronor per liter för E85. Det är en ökad marginal jämfört med bedömningen från 2015 där E85 var befriat från energiskatt. Med energiskatten som ålades E85 i december 2015 ökade marginalen till överkompensation kraftigt. Råvarukostnaden för E85 har enligt företagen minskat under 2016. I relation till energiskatten har dock minskningen av råvarupriset haft en mindre påverkan på marginalen till överkompensation.

Företagens bedömning är att resultatet står sig under 2017, men att marginalen till överkompensation ökar något till följd av en ökad produktionskostnad. Hänsyn har också tagits till den högre skatten på bensin. Bedömningsdelen ska tolkas med stor försiktighet.

## 6.3 Etanol till ED95

Kostnaderna för etanol till ED95 kan inte visas av sekretesskäl eftersom det rör sig om få aktörer. Energimyndigheten kan konstatera att det sannolikt inte har skett någon överkompensation under 2016. Bedömningen är att det inte heller kommer att göra det under 2017.

## 6.4 FAME till låginblandning

Överkompensationsberäkningen visar att FAME till låginblandning uppgick till en högre kostnadsnivå än fossil diesel under 2016 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har förekommit.

Resultatet stämmer överens med det resultat som redovisades i den indikativa övervakningsrapporten. Marginalen till överkompensation har samtidigt ökat på grund av en högre råvarukostnad. Enligt figur 3 steg priset på europeisk FAME kraftigt under andra halvåret 2016, något som inte fångades in i den indikativa övervakningsrapporten då den endast speglade marknaden under januari-juni 2016.

**Tabell 7. Kostnadsjämförelse mellan låginblandad FAME och fossil diesel 2016.**

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	7,17
B. Arbetskraftskostnad	0,04
C. Kapitalkostnader	0,04
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,25
E. Transportkostnad	0,06
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktionskostnad	8,56
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	1,90
J. Justering för energiinnehåll	11,18
K. Referenspris för diesel	9,34
<b>L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)</b>	<b>+ 1,84</b>

Jämfört med helårsrapporteringen för 2015 har marginalen till överkompensation ökat för låginblandad FAME under 2016. Bidragande anledningar är ökad produktionskostnad och sänkt referenspris för diesel. Den genomsnittliga skattesats som har använts vid bedömningen har inte haft avgörande påverkan på resultatet.

Företagens bedömning är att resultatet kommer att stå sig under 2017, men marginalen till överkompensation bedöms öka till följd av en högre produktionskostnad. Den minskade skatten på låginblandad FAME bedöms samtidigt kompensera något för den ökade produktionskostnaden. Bedömningsdelen ska tolkas med stor försiktighet.

## 6.5 FAME till höginblandning

Överkompensationsberäkningen nedan visar att FAME till höginblandning uppgick till en högre kostnadsnivå än fossil diesel under 2016 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har förekommit.

Resultatet stämmer överens med det resultat som redovisades i den indikativa övervakningsrapporten. Marginalen till överkompensation har ökat jämfört med resultatet i den indikativa rapporten på grund av att företagen har angett högre omkostnader. Uppgången i produktionskostnaden speglas i det europeiska priset som ökade under andra halvåret 2016.

**Tabell 8. Kostnadsjämförelse mellan FAME till höginblandning och fossil diesel 2016.**

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	7,44
B. Arbetskraftskostnad	0,06
C. Kapitalkostnad	0,13
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,57
E. Transportkostnader	0,15
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktionskostnad	9,35
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	1,05
J. Justering för energiinnehåll	11,12
K. Referenspris för diesel	9,34
<b>L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)</b>	<b>+ 1,78</b>

Jämfört med helårsrapporteringen 2015 ökade marginalen till överkompensation för FAME till höginblandning under 2016. Ökad produktionskostnad och ett minskat referenspris för diesel ligger till grund för detta. Enligt företagets bedömning kommer resultatet att stå sig under 2017. Produktionskostnaden för FAME till höginblandning bedöms öka, vilket indikerar att marginalen till överkompensation kan bli större. Bedömningsdelen ska tolkas med stor försiktighet.

## 6.6 HVO

Överkompensationsberäkningen visar att HVO uppgick till en högre kostnadsnivå än fossil diesel under 2016 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har förekommit.

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

**Tabell 9. Kostnadsjämförelse mellan HVO och fossil diesel 2016.**

<b>Kostnadspost</b>	<b>Kronor/liter</b>
A. Råvarukostnad	8,80
B. Arbetskraftskostnad	0,10
C. Kapitalkostnad	0,03
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,20
E. Transportkostnad	0,26
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktionskostnad	10,40
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,00
J. Justering för energiinnehåll	10,80
K. Referenspris för diesel	9,34
<b>L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)</b>	<b>+1,46</b>

Jämfört med helårsrapporteringen för 2015 bedöms marginalen till överkompensation ha ökat. Produktionskostnaden beräknas ha ökat samtidigt som referenspriset för diesel har minskat något. Enligt företagets bedömning kommer resultatet att stå sig för 2017. Företagen bedömer att produktionskostnaden för HVO kommer att gå upp, vilket kan leda till en ökad marginal till överkompensation. Bedömningsdelen ska tolkas med stor försiktighet.

## 6.7 DME

Kostnaderna för DME kan inte visas eftersom det rör sig om få aktörer. Energimyndigheten kan konstatera att det sannolikt inte har skett någon överkompensation under 2016. Bedömningen är att det inte heller kommer att göra det under 2017.

## 7. Slutsatser

Resultatet från statsstödsrapporteringen för helåret 2016 visade att överkompensation sannolikt inte har förekommit för något biodrivmedel.

Skillnaden mot resultatet från den indikativa övervakningsrapporten för 2016 utgörs främst av ökade marginaler till överkompensation för FAME till låg- och höginblandning. Ökade råvarupriser under andra halvåret 2016 bedöms ligga till grund för detta. Marginalen till överkompensation har minskat något för etanol till låginblandning och ED95, samt för HVO. Dock är marginalen till överkompensation nästan 1 krona per liter för etanol till låginblandning och ED95 och närmare 1,5 kronor per liter för HVO. Den största skillnaden mot resultatet från 2015 är att samtliga flytande biodrivmedel bedöms ha ökad eller fortsatt god marginal till överkompensation. Detta beror sannolikt på ökade råvarupriser och höjd beskattning på biodrivmedel.

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

Energimyndigheten lämnade tillsammans med Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen gemensamt in ett förslag till vägval vid utformning av ett långsiktigt styrmedel för att öka användningen av biodrivmedel i bensin och diesel till Regeringskansliet den 17 november 2016<sup>17</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>17</sup> Styrmedel för ökad användning av biodrivmedel i bensin och diesel, ER 2016:30.