

Klimatavdelningen
Enheten för drivmedel och hållbara bränslenRegeringskansliet
Finansdepartementet

Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för rena och höginblandade flytande biodrivmedel under 2022

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 2022. Resultatet visar att risken för överkompensation var lägre avseende samtliga rena och höginblandade biodrivmedel under perioden jämfört med 2021.

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. Europeiska kommissionen har i beslut SA.63198 godkänt att Sverige ska få tillämpa skattenedsättningen under 2022. Europeiska kommissionen har beslutat att rena och höginblandade biodrivmedel kan fortsätta att skattebefrias i Sverige även från 2023 till och med 2026 (SA.102347).

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 2023 gavs i uppdrag att ta fram underlag till Finansdepartementet i enlighet med EU-kommissionens beslut i statsstödsärende SA.63198 om skattebefrielse för rena och höginblandade flytande biodrivmedel. Regleringsbrevet anger att underlaget ska redovisas senast den 28 mars 2023.

Denna övervakningsrapport gäller för perioden januari till och med december 2022. Enligt regleringsbrevets instruktion ska den innehålla en bedömning av huruvida överkompensation förelåg under 2022 och en översiktlig bedömning av om det

riskerar att uppstå överkompensation under 2023 samt en beskrivning av utvecklingen av utbudet och efterfrågan på den svenska biodrivmedelsmarknaden..

2. Metod

För att avgöra huruvida överkompensation för rena och höginblandade flytande biodrivmedel förekom under 2022 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. EU-kommissionen har bestämt vilka uppgifter som ska samlas in från företagen.

Utöver kostnadsuppgifterna för 2022 har företagen också lämnat en uppskattning av hur deras volymer och kostnader kommer att utvecklas under 2023. De uppgifterna används för att få en fingervisning om resultatet för 2022 ser ut att gälla även för 2023. 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 2022 har 13 företag 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

Biodrivmedelsmarknaderna har under året präglats av höga och fluktuerande priser på såväl energi som jordbruksråvaror. Förutom kriget i Ukraina har marknaderna också påverkats av en rad politiska processer. Både sådana som kommit som svar på effekter från kriget i Ukraina och som åtgärder för att minska transportsektorns påverkan på klimatet.

Tabell 1 visar leveranserna av höginblandad etanol och ren biodiesel i Sverige från 2020 till och med 2022.

Tabell 1. Leveranser av höginblandad etanol och ren biodiesel 2020 - 2022, uttryckt i 1000 m3.

	2020	2021	2022
	1000 m ³	1000 m ³	1000 m ³
Bioetanol	22	24	18,5
BioHVO	205	241	190
BioFAME	119	91	76

Källa: Månatlig bränsle-, gas- och lagerstatistik SCB, 2023.

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.

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 ökade under 2018 vilket kan berott på att möjligheten till fullt avdrag för energiskatt infördes 1 januari 2018. Under 2020 halverades i stort sett leveranserna av etanol i E85 jämfört med 2019 och ökade något under 2021.

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 Örnsköldsvik 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, 2023.

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

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.

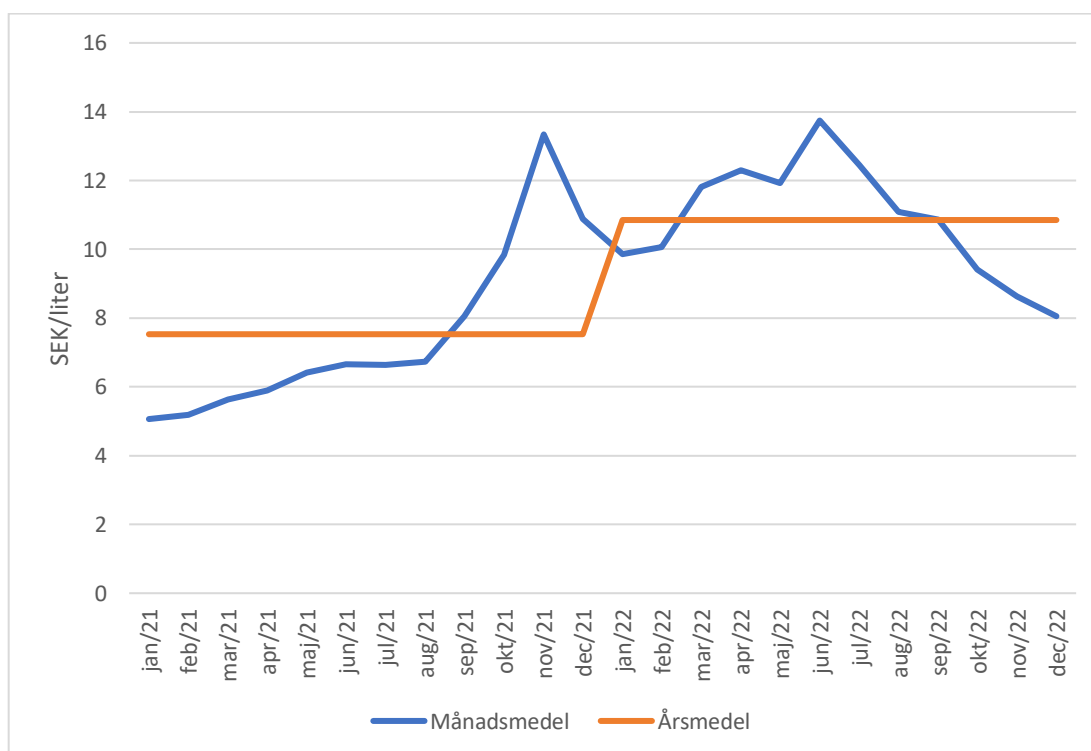
Prisutveckling för etanol

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 etanolpriset låg i genomsnitt på 11 kronor per liter under 2022. Priset var på en historiskt hög nivå redan vid ingången av året och ökade sedan kraftigt under mars månad. Det var en konsekvens av höga råvarukostnader, det höga priset på naturgas som används i produktionsledet samt osäkerhet kring hur den ukrainska vete- och produktionen av majs skulle utvecklas med anledning av kriget.

Etanolpriset nådde en historiskt hög notering på 13 kronor per liter under juni. Orsak till de stigande priserna innan sommaren var en fortsatt stark efterfrågan och påverkan från höga energipriser även för andra energislag samt att ett antal av de europeiska produktionsanläggningarna för etanol genomförde underhållsarbete.

Efter sommaren har priset successivt gått ned med anledning av välfyllda lager samt stadigt importflöde till ARA⁶-hubben, se Figur 1.



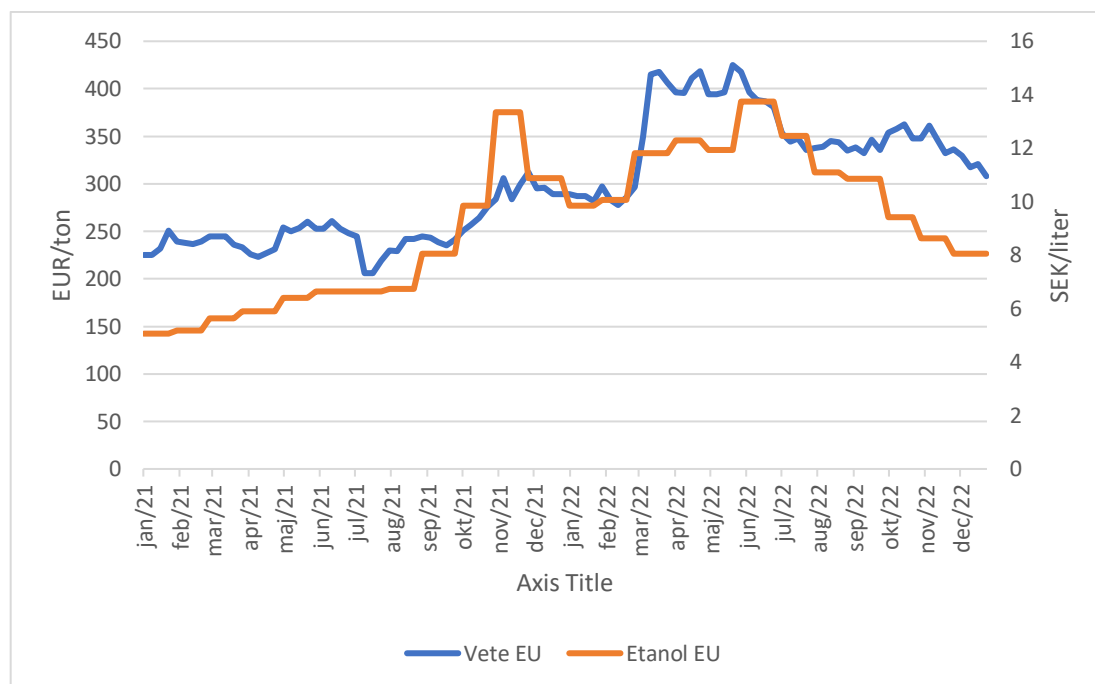
Figur 1. Prisutveckling för Europeiskt etanolpris för RED (T2) ethanol fob ARA range average month, SEK/liter 2021 - 2022. Källa: Argusmedia, 2023.

Produktionskostnaden för biodrivmedel är i stor grad beroende av priset för råvaran. Figur 2 visar relationen mellan kostnaden för vete inom Europa samt kostnaden för

⁵ Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel under året 2015.

⁶ Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen

etanol. Det innebär att vinstmarginalen för etanolproducenter kan variera mycket över tid liksom risken för överkompensation.

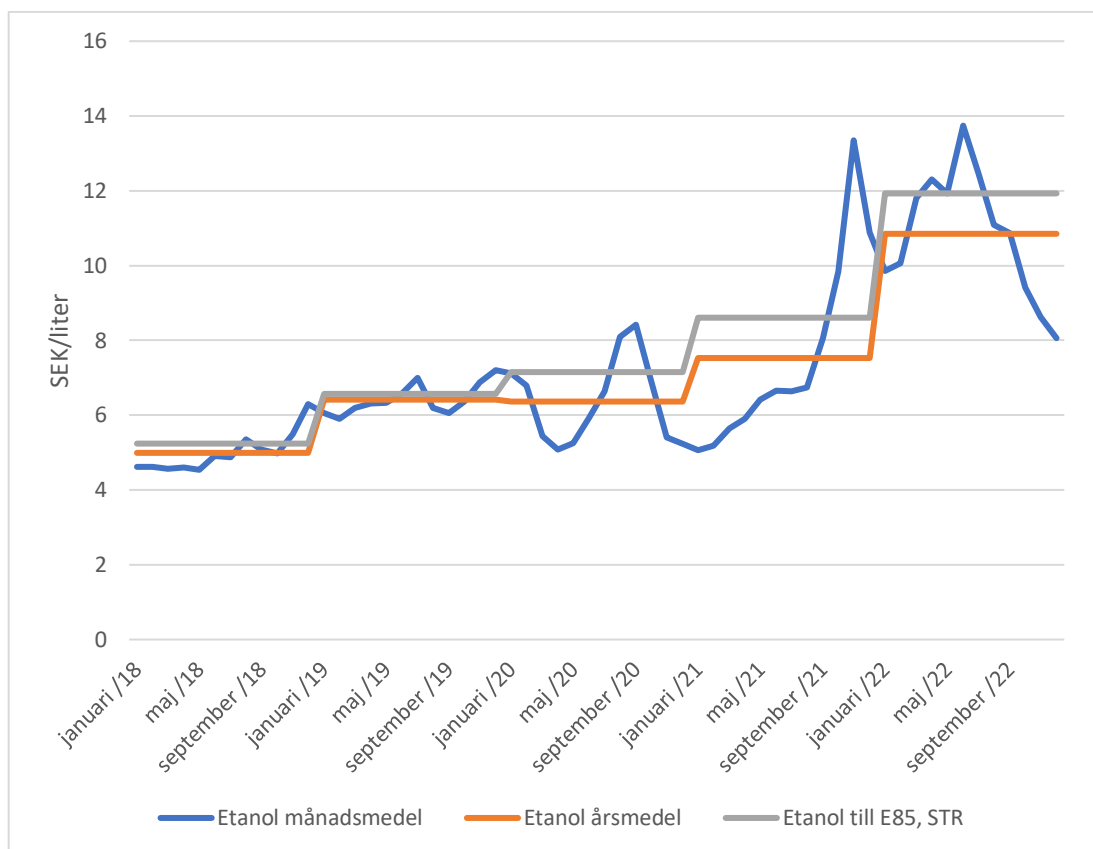


Figur 2. Produktionskostnad för etanol från vete inom EU samt kostnaden som utgörs av råvarukostnad för vete. Källa EU Kommission och Argus Media 2022

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 2018-2022 fob ARA (löpande pris och årsgenomsnittspriser) samt inrapporterad råvarukostnad.

Källa: Argus media, Energimyndigheten, 2023.

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

3.2 Biodiesel

Det finns två olika typer av biodiesel; FAME och HVO. Dessa säljs dels genom låginblandning i diesel och dels i ren form som B100 och HVO100.

Leveranserna av både B100 och HVO100 har enligt den preliminära statistiken minskat under 2022 jämfört med 2021.

3.2.1 FAME

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.

Biodieseln FAME nådde också rekordhöga priser under 2022. Efter en inledande prisnedgång i början av året på grund av visst överutbud samt sjunkande priser på rapsolja, började priset sedan klättra. Det berodde på sämre tillgång på rapsolja efter att rapsskördarna i Europa varit sämre än vanligt.

Krigsutbrottet i Ukraina bidrog också till att priserna på vegetabiliska oljor över lag pressades uppåt. En ny rekordnivå på drygt 20 kronor per liter nåddes under augusti. De generellt höga energipriserna bidrog också.

Under sommaren fanns det också en del logistiska hinder som till exempel när vattennivåerna i Rhen var mycket låga. Under hösten sjönk dock priset tillbaka till cirka 14 kronor per liter. Priset sjönk samtidigt med fallande priser på fossila bränslen.

3.2.2 HVO

Idag finns det framför allt tre stora HVO-producenter på den svenska marknaden; Preem AB, Neste AB och UPM Biofuels. Preem har produktion i Göteborg och Lysekil 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 skogsindustrikoncern 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.

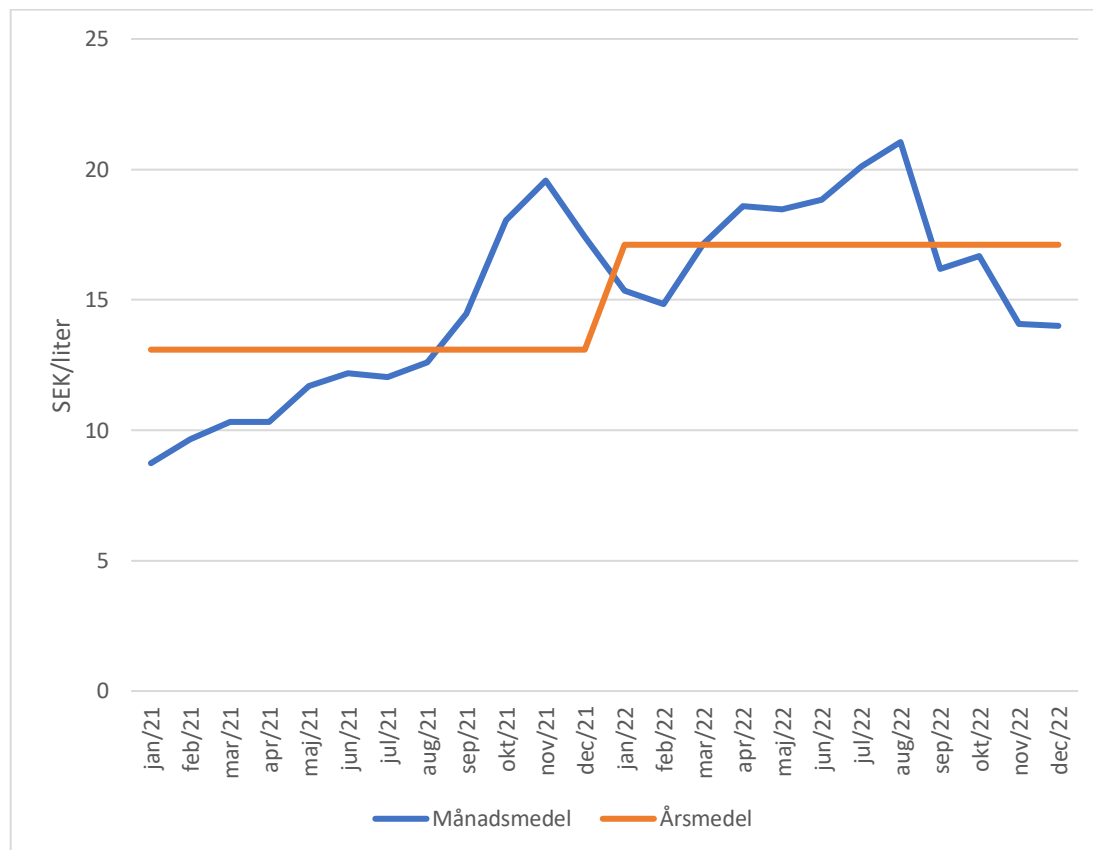
HVO100 har 100 procent nedsättning av energi- och koldioxidskatt.

3.2.3 Prisutveckling för biodiesel

Biodieseln FAME nådde också rekordhöga priser under 2022. Efter en inledande prisnedgång i början av året på grund av visst överutbud samt sjunkande priser på rapsolja, började priset sedan klättra. Det berodde på sämre tillgång på rapsolja efter att rapsskördarna i Europa varit sämre än vanligt.

Krigsutbrottet i Ukraina bidrog också till att priserna på vegetabiliska oljor över lag pressades uppåt. En ny rekordnivå på drygt 20 kronor per liter nåddes under augusti. De generellt höga energipriserna bidrog också.

Under sommaren fanns det också en del logistiska hinder som till exempel när vattennivåerna i Rhen var mycket låga. Under hösten sjönk dock priset tillbaka till cirka 14 kronor per liter. Priset sjönk samtidigt med fallande priser på fossila bränslen.



Figur 4. Prisutveckling för FAME -10C CFPP⁷ RED ARA range barge FOB 2021-2022, löpande pris respektive årligt genomsnitt. Källa: Argus Media, 2023.

Marknadspriserna för HVO har följt samma förändringar som för FAME.

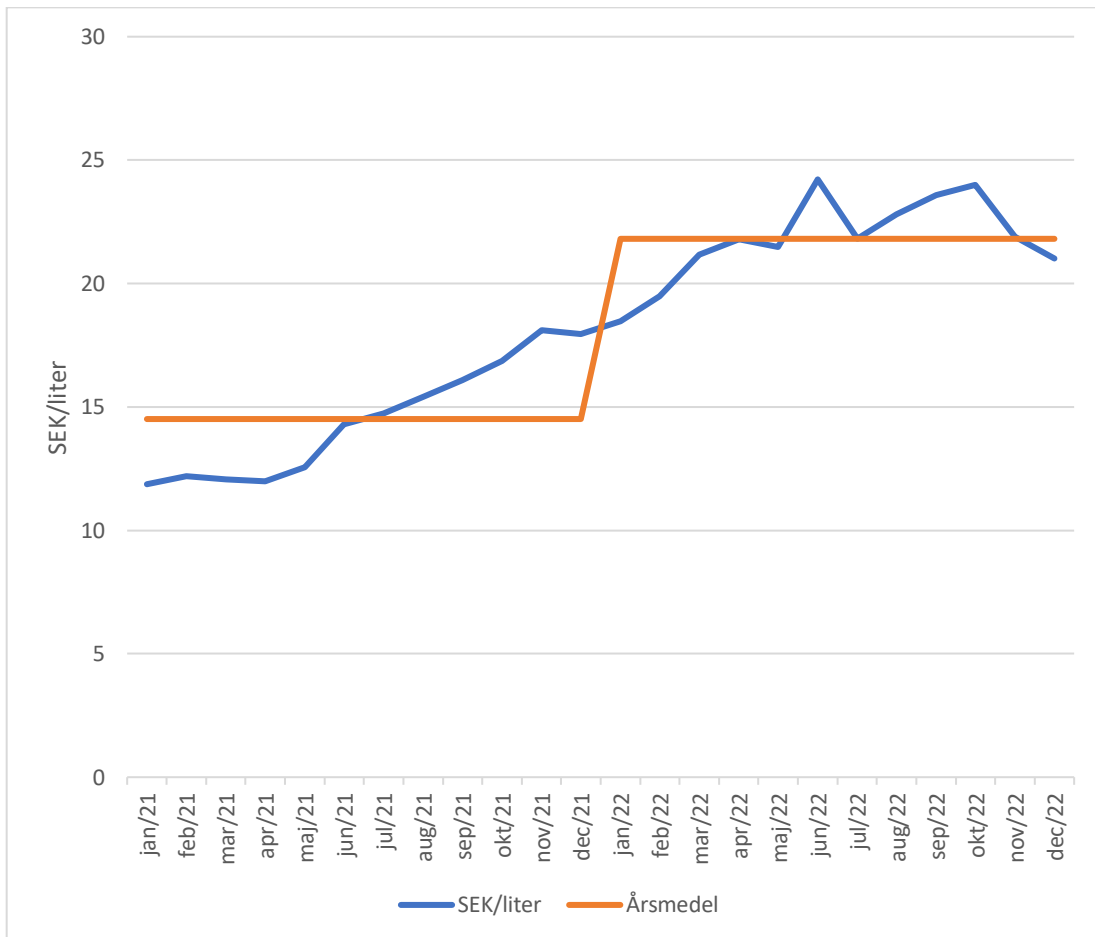
Även HVO-priserna steg under året och det årliga genomsnittspriset hamnade på knappt 22 kronor per liter. Till skillnad från FAME- och etanolpriserna hade HVO-priset en ökande trend redan i början av året. Fortsatt stigande priser under våren var både en konsekvens av ökad efterfrågan och av de höga priserna på naturgas. Den används i produktionsprocessen av HVO och påverkar därför priset uppåt.

Bakgrunden till prisökningen på HVO var ökad efterfrågan runtom i Europa för inblandning av HVO i diesel samtidigt som den europeiska produktionskapaciteten inte ökade nämnvärt under 2022. Det europeiska HVO-priset fortsatte uppåt i maj efter en knapp minskning under april.

På grund av att drivmedelsaktörer inte velat använda ryska oljeprodukter har det varit stram tillgång på fossil diesel inom EU. Det har ytterligare ökat efterfrågan på HVO för inblandning i diesel. I juni toppade HVO-priset på över 24 kronor per liter.

⁷ Cold filter plugging point.

Den svenska pausen av reduktionsplikten under 2023 och minskningen av finska biodrivmedelsmandatet bedömdes påverka den europeiska HVO-efterfrågan och under senhösten sjönk priset till drygt 20 kronor per liter, se Figur 5.



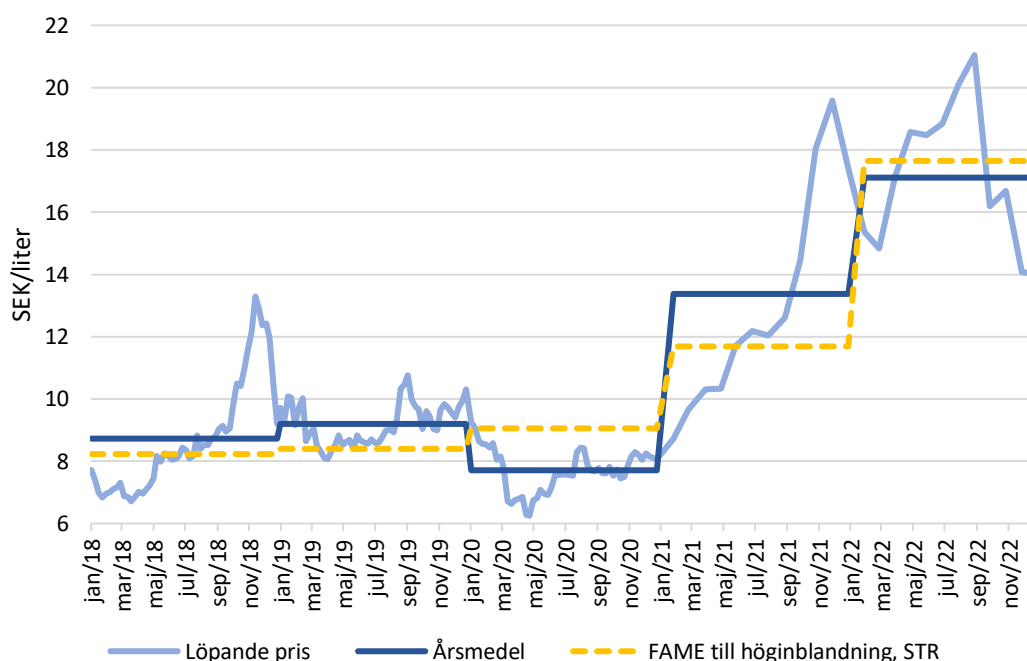
Figur 5 Månatliga genomsnittspriser (Class III) för HVO i ARA
 Källa: Argus Media, 2023

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

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

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

Detta motsvarar kostnadspost A, se avsnitt 5.



Figur 6. Prisutveckling för FAME, 2018-2022, löpande pris och årsgenomsnittspriser.

Källa: Argus Media, Energimyndigheten, 2022.

Figur 6 visar att de råvarukostnader/inköpskostnader för FAME som har angivits i statsstödsrapporteringarna 2018-2022 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 2022 jämförs kostnaden för biodrivmedlet med marknadspriset exklusive moms hos dess fossila motsvarighet, det vill säga bensin eller diesel. Således är

råoljeprisets utveckling av vikt för att bedöma hur utvecklingen av en eventuell överkompensation kommer att se ut under 2022.

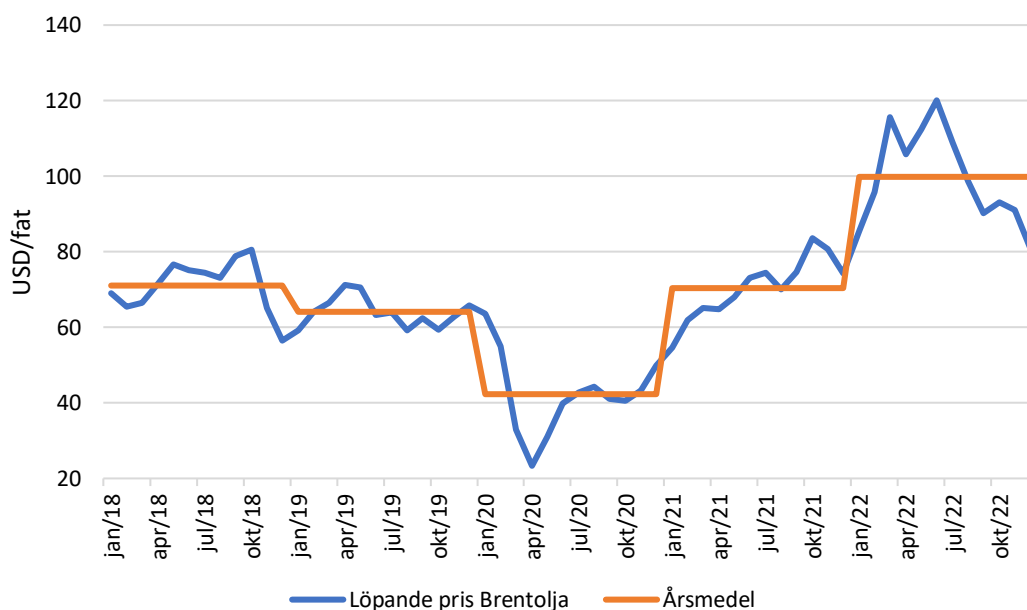
4.1 Prisutveckling för olja

Priset på olja steg under 2021 som en följd av återhämtning efter pandemin. Oljepriserna var därför höga och redan i början av 2022 var prisvolatiliteten hög (se Figur 7).

Ur ett försörjningsperspektiv var oljemarknadens förutsättningar försämrade redan innan kriget i Ukraina. Priset steg initialt kraftigt när Ryssland invaderade Ukraina 24 februari 2022.

Ryssland är världens tredje största oljeleverantör och osäkerheten kring de ryska exportvolymerna var stor. Flera internationella oljebolag valde att minska sina köp av rysk olja och drog sig ur aktiviteter i den ryska oljesektorn. Även svenska leverantörer av drivmedel såg över sina importkällor och minskade exponeringen mot Ryssland.

För Sveriges del var det relativt enkelt eftersom andelen olja vi importerar från Ryssland har minskat kraftigt under de senaste åren, från 52 procent 2011 till 9 procent 2021⁸. En utmaning för svenska och europeiska aktörer har varit det strama marknadsutbudet på framför allt medeldestillat som diesel och flygbränsle.



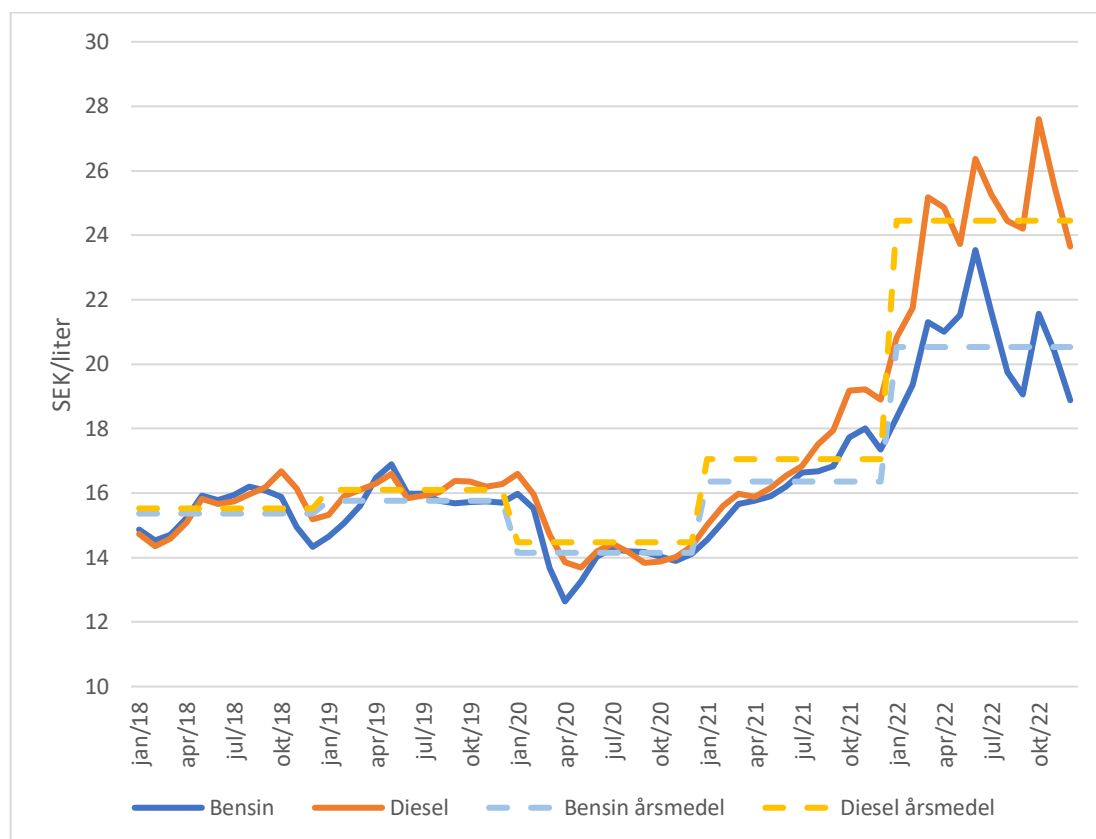
Figur 7. Prisutveckling för Brentolja, 2018-2022, löpande pris och årsmedel.
 Källa: Världsbanken, 2023⁹.

⁸ Energimyndigheten. ER: 2022:08 Drivmedel 2021.

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

4.2 Prisutveckling för bensin och diesel

Pumppriserna för bensin och diesel har följt utvecklingen för råoljaet, se Figur 8.



Figur 8. Försäljningspris för bensin och diesel vid pump på den svenska marknaden 2018–2022. Källa: Drivkraft Sverige, 2022¹⁰.

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 bensin, 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 <https://drivkraftsverige.se/fakta-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 2022 enligt Drivkraft Sverige och statistik från EU kommissionen (DG Energy). Dessa motsvarar genomsnittliga bensin- och dieselpriiser vid pump exklusive moms. 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 3¹¹.

Drivkraft Sverige redovisar inte längre vinstmarginalen för diesel och bensin, och efter 2020 redovisas ingen detaljerad kostnad för diesel. Utifrån de prisuppgifter som vi fått in i rapporteringen beräknas produktkostnaden för ren fossil diesel och bensin. Bruttomarginalen har modellerats utifrån den tidigare utveckling av bruttomarginalen.

Tabell 3. Referenspris för bensin och diesel 2022 anges i kronor per liter.

	Produktkostnad	Bruttomarginal	Skatt	Total exkl. moms
Ren bensin, hela året	8,94	1,52	5,13	15,59
Ren diesel, hela året	12,19	1,11	3,45	16,76

Källa: Weekly Oil Bulletin (DG Energy), Energimyndighetens beräkningar, 2023.

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.

¹¹ Preliminära siffror över låginblandningsnivåer under 2022 är 9,0 procent låginblandad etanol i bensin, 6,3 procent låginblandad FAME i diesel och 26 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 2022.

Tabell 5 Kostnadsjämförelse mellan etanol till E85 och bensin 2022.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	11,93
B. Arbetskraftskostnad	0,05
C. Kapitalkostnad	0,08
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,85
E. Transportkostnad	0,22
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	14,13
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	14,13
J. Justering för energiinnehåll	21,80
K. Referenspris för bensin	15,59
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	6,21

Marginalen till överkompensation beräknas uppgå till 6,21 kronor per liter för E85. Det är en större marginal jämfört med bedömningen avseende år 2021.

Företagens bedömning är att resultatet står sig under 2023. Bedömningen 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 2022.

6.3 B100

Överkompensationsberäkningen visar att total kostnad för B100 var högre än kostnaden för fossil diesel under 2022 vilket leder till slutsatsen att risken för överkompensation var låg.

Tabell 6. Kostnadsjämförelse mellan FAME till höginblandning och fossil diesel

Tabell 7 Kostnadsjämförelse mellan FAME till B100 och fossil diesel 2022.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	17,65
B. Arbetskraftskostnad	0,17
C. Kapitalkostnad	0,06
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,49
E. Transportkostnader	0,28
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	19,63
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	19,63
J. Justering för energiinnehåll	20,91
K. Referenspris för diesel	16,76
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	4,16

Företagens bedömning är att kostnaderna för B100 väntas ligga oförändrade under 2023. Bedömningen ska tolkas med stor försiktighet.

6.4 HVO100

Överkompensationsberäkningen visar att total kostnad för HVO100 var högre än kostnaden för fossil diesel under 2022 vilket leder till slutsatsen att risken för överkompensation var låg.

Tabell 8. Kostnadsjämförelse mellan HVO100 och fossil diesel 2022.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	20,63
B. Arbetskraftskostnad	0,14
C. Kapitalkostnad	0,03
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,44
E. Transportkostnad	0,12
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	22,36
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	22,36
J. Justering för energiinnehåll	23,31
K. Referenspris för diesel	16,76
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	6,56

Jämfört med helårsrapporten för 2021 har risken till överkompensation minskat.

Företagens bedömning är att resultatet kommer att stå sig under 2023. Bedömningen ska tolkas med stor försiktighet.

7. Slutsatser

Resultatet från statsstödsrapporteringen för helåret 2022 visar att inrapporterade kostnader för biodrivmedel varit högre än de för fossil motsvarighet. Marginalen har ökat för samtliga biodrivmedel jämfört med 2021. 2022 var präglad av kriget i Ukraina vilket lett till prishöjningar avseende både fossila råvaror och biodrivmedel.