

Analysavdelningen
Noak Westerberg
016-544 24 37
noak.westerberg@energimyndigheten.se

Regeringskansliet
Miljö- och energidepartementet
103 33 Stockholm

Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel under 2018

Sammanfattning

Resultatet från den här övervakningsrapporten visar att överkompensation sannolikt inte har förekommit för något biodrivmedel under perioden januari till och med december 2018. Resultatet är i linje med den indikativa rapport som Energimyndigheten redovisade i december 2018. Jämfört med den indikativa rapporten har marginalen till överkompensation ökat, särskilt för biodiesel. Anledningen till det är att de priser som leverantörerna har redovisat är högre jämfört med resultatet av den beräkning som ligger till grund för den indikativa rapporten.

1. Statsstödsreglerna för flytande biodrivmedel

Sverige använder sig av skattenedsättning för hållbara 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 2020. Sedan 2018-07-01 gäller reduktionsplikt för bensin och diesel. Därför får biodrivmedel som blandas in i bensin och diesel inte någon skattebefrielse sedan dess.

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.

I Energimyndighetens regleringsbrev för 2019 har vi fått i uppdrag att ta fram underlag till Miljö- och energidepartementet i enlighet med EU-kommissionens beslut i statsstödsärende SA 43301 och i tillämpliga fall SA 48069 om skattebefrielse för flytande biodrivmedel. Regleringsbrevet anger att underlaget ska levereras den 27 februari 2019.

Denna övervakningsrapport gäller för perioden januari till och med december 2018. Enligt regleringsbrevets instruktion ska den innehålla en bedömning av huruvida överkompensation förelåg under 2018 och en översiktlig bedömning av om det riskerar att uppstå överkompensation under 2019.

2. Metod

För att avgöra huruvida överkompensation för flytande biodrivmedel förekom under 2018 har Energimyndigheten begärt in uppgifter gällande kostnader för produktion, import och inköp av biodrivmedel från rapporteringsskyldiga företag¹. Företagen har rapporterat in dessa uppgifter via Energimyndighetens e-tjänst för statsstödsrapportering. Regeringskansliet har bestämt vilka uppgifter som ska samlas in från företagen baserat på de krav som EU-kommissionen ställer.

Utöver kostnadsuppgifterna för 2018 har företagen också lämnat en uppskattning av hur deras volymer och kostnader kommer att utvecklas under 2019. De uppgifterna används för att få en fingervisning om resultatet för 2018 ser ut att gälla även för 2019. 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. För 2018 har 10 företag lämnat in uppgifter till statsstödsrapporteringen om flytande biodrivmedel. Samma företag kan ha rapporterat för fler än ett biodrivmedel.

3. Marknadsutveckling i Sverige

Användningen av flytande biodrivmedel i Sverige ökar stadigt och uppgick under 2017 till knappt 17 TWh. Det är främst användningen av biodiesel som har ökat, medans användningen av etanol har minskat. Under 2018 har dock trenden vänt för biodiesel och volymerna minskade jämfört med föregående år för första gången på många år. En tänkbar förklaring till det är att drivmedelsleverantörer har minskat sin försäljning av HVO100 i samband med att reduktionsplikten infördes för att säkerställa tillräckliga volymer av HVO för att uppfylla plikten. I slutet av året verkar det som att många redan hade uppfyllt sin reduktionsplikt och därmed också minskat volymerna av låginblandad biodiesel under december månad.

Tabell 1 visar användningen av etanol och biodiesel i Sverige från 2016 till och med 2018. Figur 1 visar också utvecklingen sedan 2013 fördelat på olika användningsområden.

Tabell 1. Användning av etanol och biodiesel 2016 - 2018, uttryckt i 1000 m³ och TWh.

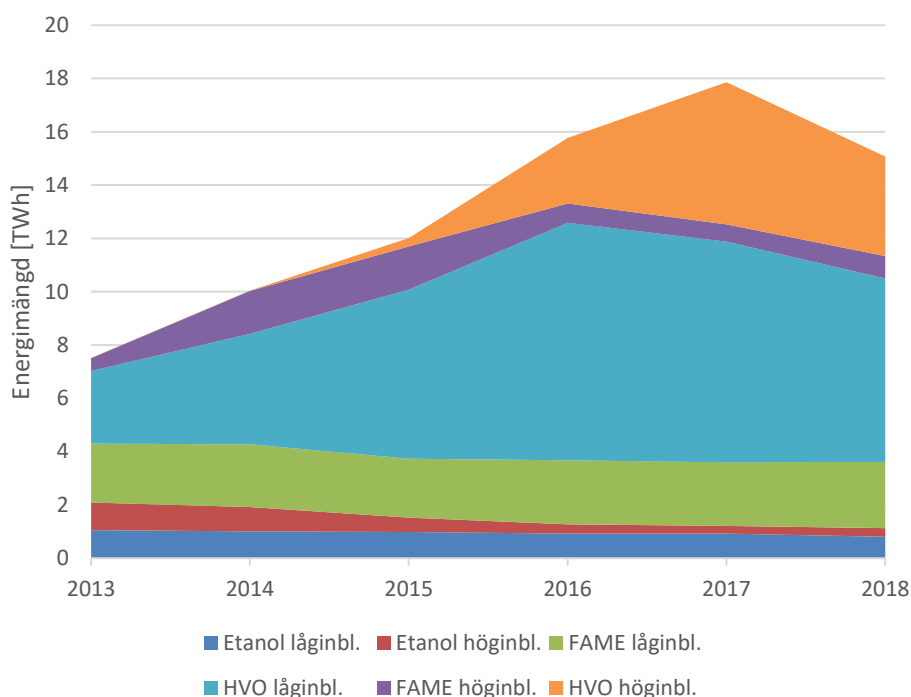
	2016		2017		2018	
	1000 m ³	TWh	1000 m ³	TWh	1000 m ³	TWh
Etanol	215	1,3	206	1,2	195	1,1
Biodiesel	1 545	14,5	1 789	16,6	1 520	13,9

Källa: Energimyndigheten, 2019.

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.

Datum

2019-02-26



Figur 1. Energimängd för olika biodrivmedel fördelat på användningsområde.

Källa: Energimyndigheten, 2019.

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, men under 2017 har den trenden planat ut något. Det trendbrottet förklaras av att användningen av E85 och ED95 har förblivit relativt oförändrad under 2017 och 2018.

Det finns tre aktörer i Sverige som producerar drivmedelsetanol: Lantmännen Agroetanol i Norrköping, Domsjö Fabriker i Örnsköldsvik och St1 i Göteborg.

Förändringar av skattesatser på etanol

Skatten på etanol som låginblandas i bensin har ändrats vid flera tillfällen, se Tabell 2. Senast den 1 augusti 2016 justerades avdraget för energiskatt upp till 88 procent. Möjligheten för avdrag försvann i och med införandet av reduktionsplikten (Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen).

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.

Datum

2019-02-26

Tabell 2. Skatteavdrag för etanol som låginblandas i bensin.

Fr.o.m.	Energiskatt	Koldioxidskatt	Volymbegränsning
2015-01-01	89%	100%	Avdrag för högst 5 volymprocent av den totala mängden bensin som du ska redovisa skatt för under redovisningsperioden
2015-12-01	79%	100%	Ingen volymbegränsning
2016-01-01	74%	100%	Ingen volymbegränsning
2016-08-01	88%	100%	Ingen volymbegränsning
2018-07-01	0%	0%	Skatteavdraget slopas i och med reduktionsplikt

Källa: Skatteverket, 2019 och lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Även avdraget för etanol som ingår i E85 har justerats flera gånger, se Tabell 3. Sedan den 1 augusti 2016 har avdraget för energiskatt varit 92 procent, vilket innebär att energiskatten sedan dess har utgjort 0,3 kr/liter. Sedan 1 januari 2018 har etanol i E85 full skattebefrielse.

Tabell 3. 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, 2019.

Även för etanol som går till ED95 är energiskatteavdraget 100 procent. Även den del av ETBE som framställts av biomassa och som blandas i bensin har fått 100 procent energiskatteavdrag sedan den 1 december 2015.

Prisutveckling för etanol

Tidigare statsstödsrapporteringar visar att svenska företags genomsnittliga inköpspriser för råvaror och etanol följer det europeiska spotpriset på etanol⁵. Spotpriset utgörs till stor del av råvarukostnader men också av avtal, valutakurser och vinstmarginaler. Råvarukostnaderna förändras över tid och utvecklas beroende

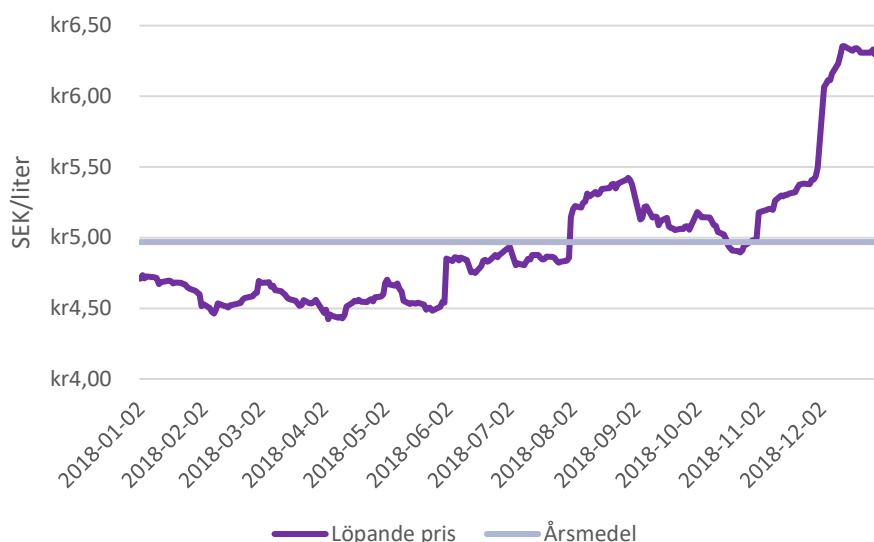
⁵ Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel under året 2015.

Datum

2019-02-26

på hur utbud och efterfrågan ser ut. Den etanol som importeras till Sverige har ett kostnadstillägg för transport och eventuellt också för tull, beroende på ursprung och KN-nummer.

Det europeiska spotpriset för etanol kallas T2 och anges som FOB⁶ i ARA⁷. Priserna var relativt stabila under första halvåret av 2018 men ökade under hösten, se Figur 2.



Figur 2. Prisutveckling för europeiskt producerad etanol, FOB i ARA, 2018, löpande pris respektive årligt genomsnitt angett i kr/liter.

Källa: Licht Interactive Data, 2019.

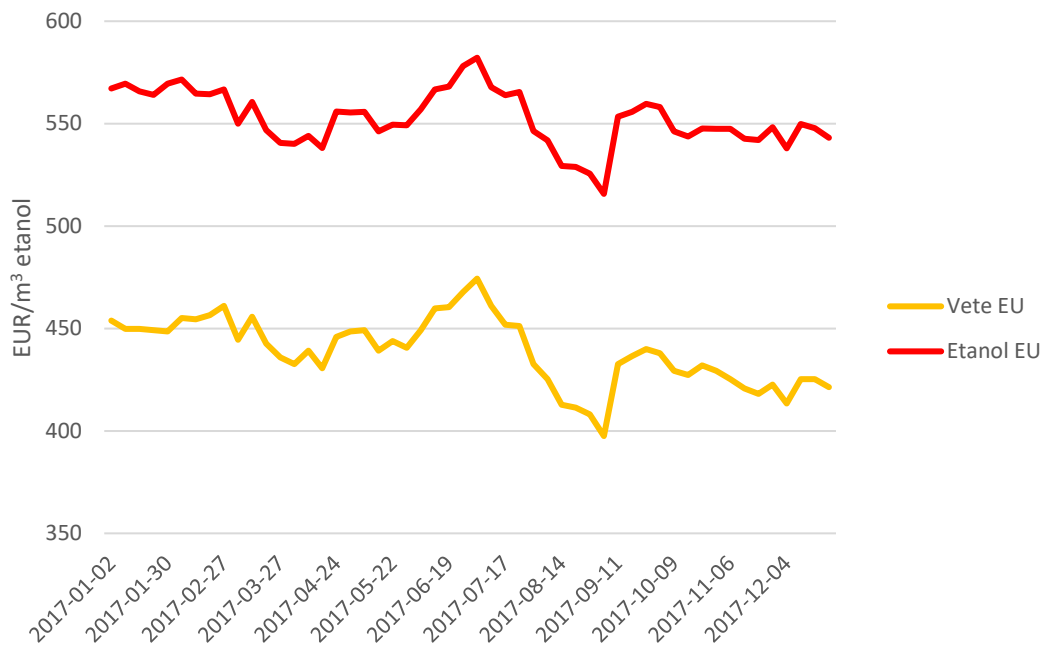
Produktionskostnaden för biodrivmedel är i stor grad beroende av priset för råvaran. Figur 3 visar exempelvis relationen mellan kostnaden för vete inom Europa samt produktionskostnaden för etanol från vete inom Europa. Det innebär att vinstmarginalen för etanolproducenter kan variera mycket över tid liksom risken för överkompensation.

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

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

Datum

2019-02-26



Figur 3. Produktionskostnad för etanol från vete inom EU samt andelen av kostnaden som utgörs av råvarukostnad för vete.

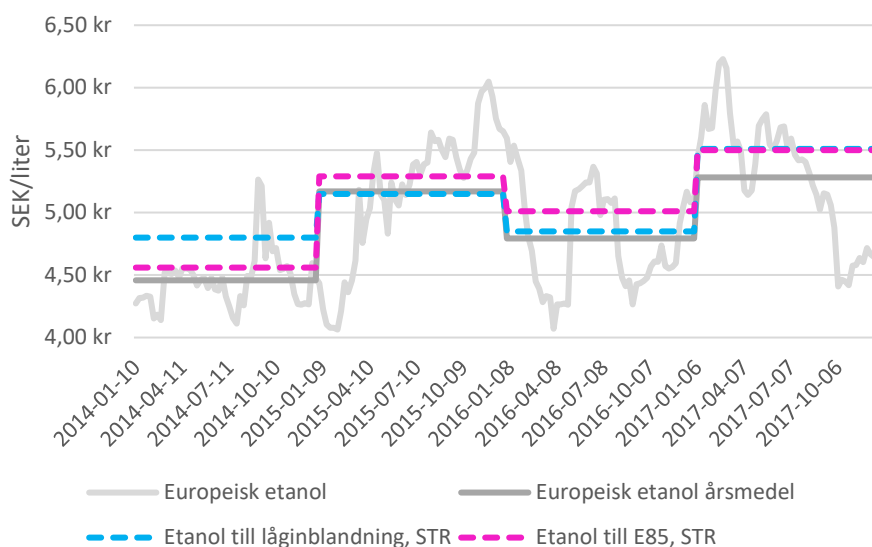
I Figur 4 nedan jämförs den genomsnittliga råvarukostnaden/inköpskostnaden för etanol enligt statsstödsrapporteringarna (STR) med det årliga genomsnittspriset för etanol producerad i Europa enligt Figur 2. Råvarukostnaden/inköpskostnaden nedan utgörs av inrapporterade uppgifter i statsstödsrapporteringen 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.

Datum

2019-02-26



Figur 4. Prisutveckling för etanol 2014-2017, löpande pris och årsgenomsnittspriser.

Källa: Licht Interactive Data/Energimyndigheten, 2018.

Figur 4 visar att den genomsnittliga råvarukostnaden/inköpskostnaden för både etanol till E85 och etanol till låginblandning från statsstödsrapporteringarna följer det genomsnittliga europeiska etanolpriset.

3.2 Biodiesel

Det finns två olika typer av biodiesel; FAME och HVO. I detta kapitel redogör vi 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.

Användningen av HVO har enligt statistiken minskat med 20 procent under 2018 jämfört med 2017 medan användningen av FAME har ökat något. I samband med att reduktionsplikten infördes minskade leveranserna av HVO100 kraftigt samtidigt som FAME ökade något.

3.2.1 FAME

FAME säljs dels genom låginblandning i diesel och dels i ren form under namnet B100. Användningen av låginblandad FAME i diesel har ökat något jämfört med 2017 (+4 procent) medan B100 har ökat markant (+30 procent). Anledningen till ökningen av B100 är sannolikt att leveranserna av HVO100 minskade kraftigt i samband med att reduktionsplikten trädde i kraft. B100 har därför tagit marknadsandelar från HVO100.

Det finns två företag i Sverige som producerar FAME i större skala; Adesso BioProducts AB (tidigare Perstorp BioProducts AB) och Ecobränsle AB. Adesso 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

B100 är sedan 1 januari 2018 100 procent skattebefriat. För låginblandad FAME slopades skattereduktionen i samband med att reduktionsplikten trädde i kraft 1 juli 2018. Fram till dess fick man göra avdrag för energiskatt med 36 procent, se Tabell 4. Energiskatten utgjorde därmed 1,51 kr/liter under halva 2018.

Tabell 4 Skatteavdrag för låginblandad FAME i diesel.

Fr.o.m.	Energiskatt	Koldioxidskatt	Volymbegränsning
2015-01-01	8%	100%	Avdrag för högst 5 volymprocent av den totala mängden diesel som du ska redovisa skatt för under redovisningsperioden
2015-12-01	8%	100%	Ingen volymbegränsning
2016-08-01	36%	100%	Ingen volymbegränsning
2018-07-01	0%	0%	

3.2.2 HVO

HVO säljs som låginblandning samt i ren form under namnet HVO100. Volymerna av låginblandad HVO har minskat under 2018 (-17 procent) medan volymerna av ren HVO (HVO100) har minskat kraftigt (-30 procent), vilket förklaras av att leveranserna av HVO100 begränsades när reduktionsplikten trädde i kraft. Den minskade volymen av låginblandning beror sannolikt på att det har varit möjligt att uppnå reduktionsplikten med lägre inblandningsnivåer än föregående år.

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 låginblandad 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 har någon produktion i Sverige utan importerar HVO för försäljning i Sverige innebär det att de endast redovisar inköpspriset vid import, inga uppgifter om kostnaden för den faktiska produktionen.

Neste har även annonserat att de ska utöka sin produktionskapacitet av HVO, dels genom effektiviseringar i befintliga anläggningar samt genom nyinvesteringar i Singapore⁸. En viktig råvara i Nestes process är PFAD som i och med att SFS 2018:1721⁹ träder i kraft 2019-07-01 omklassas den råvaran till samprodukt. Det innebär att Neste kommer behöva kunna visa spårbarhet tillbaks till platsen där oljepalmen har odlats samt inkludera växthusgasutsläppen från odlingen vid

⁸ <https://www.neste.com/en/nestes-growth-program-renewable-products-takes-step-forward>

⁹ SFS 2018:1721 Förordning

om ändring i förordningen (2011:1088) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen

Datum

2019-02-26

beräkningen av livscykelutsläpp. Det innebär att den HVO:n får sämre klimatprestanda och därmed blir mindre attraktiv för reduktionsplikten. Resultatet av det blir sannolikt att PFAD kommer att bli vanligare i HVO100.

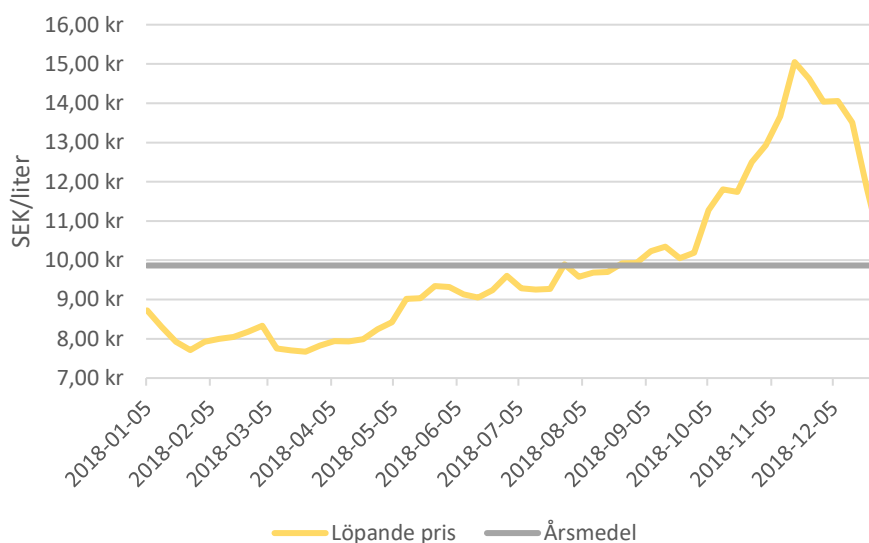
Skattesatser på HVO

HVO (ren och låginblandad) har haft 100 procent nedsättning av energiskatt. Låginblandad HVO har dock sedan reduktionsplikten trädde i kraft 2018-07-01 inte längre någon skattebefrielse.

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 biodieselnoterung anges som FOB i ARA. Under 2018 låg årsmedlet för FAME på 9,87 kr/liter. Under våren 2018 låg priset stabilt omkring 8 kr/liter, men under hösten har priset stigit kraftigt till över 15 kr/liter i november.

Det finns inga noteringar om spotpriser för HVO i nuläget. Vår bedömning är dock att prisutvecklingen för FAME också är representativ för hur priset för HVO utvecklas.



Figur 5. Prisutveckling för CFPP¹⁰ – 10 FAME, fob i ARA, 2018, löpande pris respektive årligt genomsnitt.

Källa: Licht Interactive Data, 2019.

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:

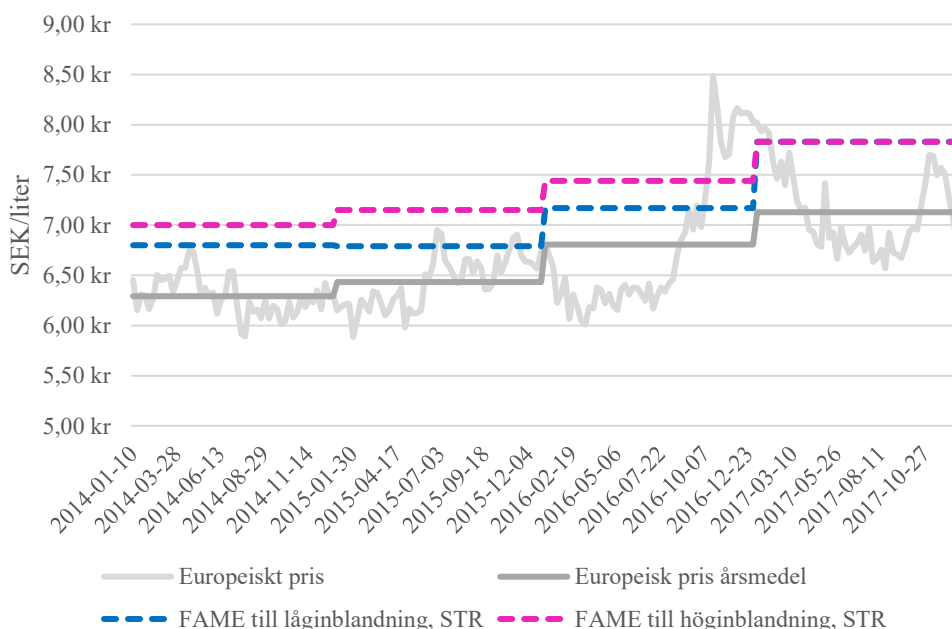
¹⁰ Cold filter plugging point.

Datum

2019-02-26

- 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, 2014-2017, löpande pris och årsgenomsnittspriser.

Källa: Licht Interactive Data/Energimyndigheten, 2018.

Figur 6 visar att de råvarukostnader/inköpskostnader för FAME till låg- och höginblandning som har angivits i statsstödsrapporteringarna 2014-2017 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 bensin och diesel

För att bedöma om överkompensation av flytande biodrivmedel har förekommit under 2018 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 2019.

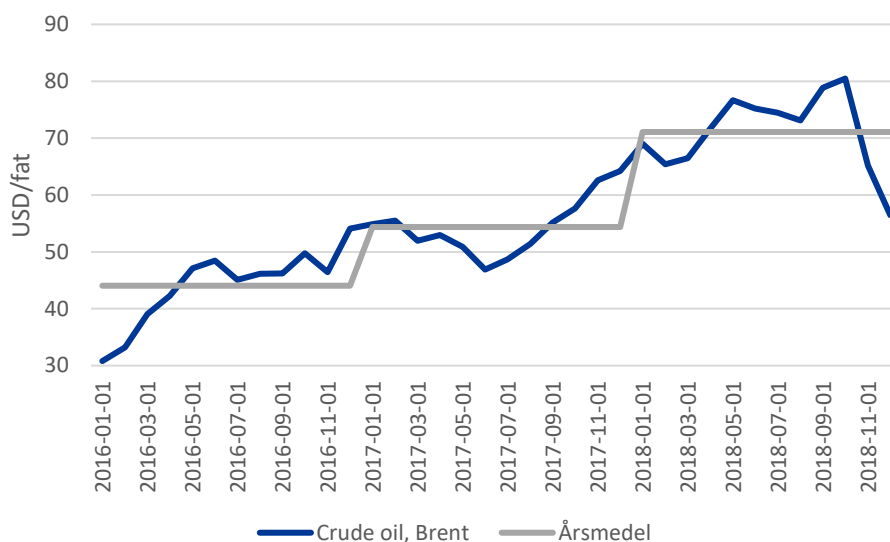
4.2 Prisutveckling för olja

Sedan OPECs överenskommelse om produktionsminskningar 2016 har råoljepriset ökat stadigt, se Figur 7. Under slutet av 2018 sjönk dock priset kraftigt. Anledningen till detta är att USA har meddelat undantag för de sanktioner för import av råolja från

Datum

2019-02-26

Iran som man tidigare meddelat. Eftersom Saudiarabien redan stärkt sin kapacitet för att försäkra att efterfrågan skulle kunna mötas innebar undantagen en mättad marknad med sjunkande priser som följd. Undantagen gäller dock endast i sex månader under förutsättning att länderna vidtar åtgärder för att minska sin import från Iran. Det i kombination med att OPEC träffat nytt avtal om produktionsminskning i december 2018 om 800 000 fat per dag inom OPEC samt 400 000 fat per dag för övriga länder torde innebära att priserna återigen kan stabiliseras under 2019.



Figur 7. Prisutveckling för Brentolja, 2016-2018, löpande pris och årsmedel.

Källa: Världsbanken, 2019¹¹.

4.3 Prisutveckling för bensin och diesel

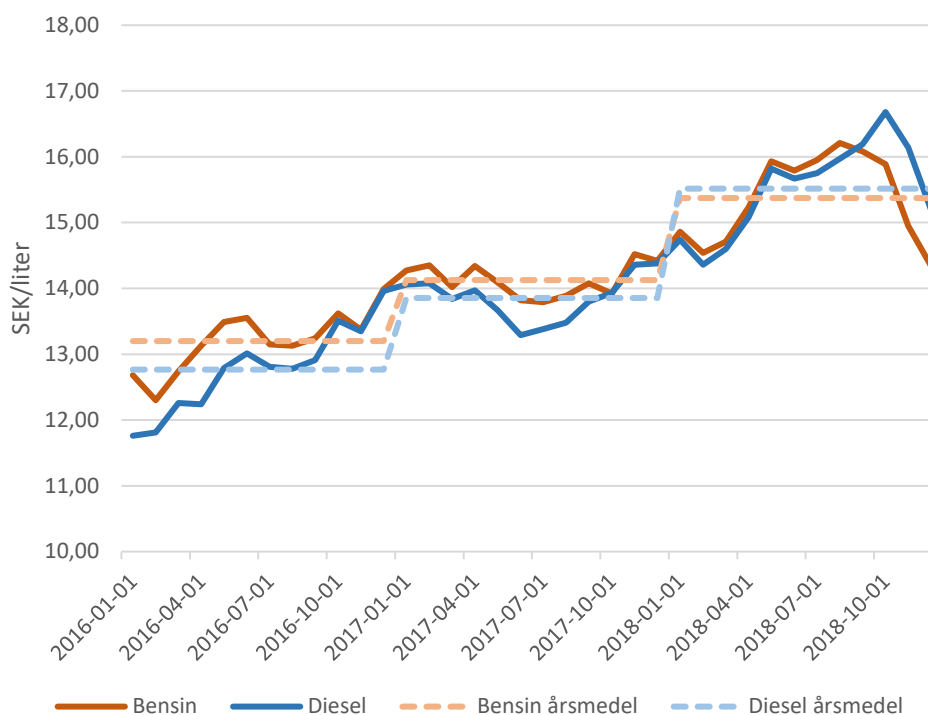
Pumppriserna för bensin och diesel har följt utvecklingen för råoljepriset, se Figur 8. Under slutet av 2018 har diesel, som historiskt sett legat under bensinpriset, blivit dyrare än bensin. En anledning till det är att USA, med den ökade produktionen av skifferolja i Nordamerika, har minskat sitt behov av bensinimport. Därför har ett överskott av bensinproduktion uppstått i Europa, som tidigare kunnat exporteras till USA.

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.

¹¹ <http://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets>.

Datum

2019-02-26



Figur 8. Försäljningspris för bensin och diesel vid pump på den svenska marknaden 2016–2018, löpande priser.

Källa: SPBI, 2019¹².

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 inköspris för köpt etanol eller biodiesel alternativt råvarupris för inhemsk produktion. Denna kostnadspost inkluderar också eventuell tull samt transportkostnader i samband med inköp.

¹² <http://spbi.se/statistik/priser/>.

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 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 7.

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 2018 enligt SPBI¹³. Dessa motsvarar genomsnittliga bensin- och dieselpriiser vid pump exklusive moms¹⁴. Eftersom nästintill all bensin och diesel som säljs vid pump inkluderar

¹³ Svenska Petroleum- & Biodrivmedel Institutet

¹⁴ För diesel används det genomsnittliga priset för storkund.

Datum

2019-02-26

lågïnblendning innebär det att en justering måste göras för att få fram kostnaden för de rena fossila bränslena, se Tabell 5¹⁵.

För diesel redovisar SPBI sedan 2017 inte längre vinstmarginalen för diesel. Anledningen till detta är att de saknar uppgifter om priset för HVO. I deras prisnoteringar antar SPBI dock en inblandning av 5 procent FAME och 20 procent HVO. Därför har vi utifrån de prisuppgifter som vi fått in i rapporteringen beräknat produktkostnaden för ren fossil diesel. Bruttomarginalen har modellerats utifrån den utveckling bruttomarginalen har haft för bensin.

Tabell 5. Referenspris för bensin och diesel 2018 anges i kronor per liter.

	Produktkostnad	Bruttomarginal	Skatt	Total exkl. moms
Ren bensin, första halvåret	4,10	1,43	6,74	12,28
Ren diesel, första halvåret	4,37	1,03	5,94	11,35
Ren bensin, hela året	4,23	1,46	6,59	12,28
Ren diesel, hela året	4,54	1,03	5,24	10,81

Källa: SPBI, Energimyndighetens beräkningar, 2019.

5.3 Skattesatser och värmevärden

I Tabell 6 redovisas skattesatserna för bensin och diesel under 2018. I Tabell 7 redovisas de värmevärden som använts vid omräkning av drivmedel.

Tabell 6. Skattesatser för drivmedel under 2018, angett i kronor per liter.

Drivmedel	Energiskatt		CO2-skatt		Total skatt	
	1/1	1/7	1/1	1/7	1/1	1/7
Bensin, MK1	4,08	3,87	2,66	2,57	6,74	6,44
Diesel, MK1	2,65	2,34	3,29	2,19	5,57	4,53
FAME för lågïnblendning i diesel*	1,70	2,34	0	2,19	1,70	4,53
Ren FAME (B100)*	0	0	0	0	0	0

¹⁵ Preliminära siffror över lågïnblendningsnivåer under 2016 är 5,0 procent lågïnblandad etanol i bensin, 5,2 procent lågïnblandad FAME i diesel och 18,9 procent lågïnblandad HVO i diesel. HVO ingår dock inte i referenspriset för diesel med lågïnblendning.

Datum

2019-02-26

Drivmedel	Energiskatt		CO2-skatt		Total skatt	
Etanol för låginblandning i bensin	0,49	3,87	0	2,57	0,49	6,44
Etanol till E85	0	0	0	0	0	0
ETBE som låginblandas i bensin	0	3,87	0	2,57	0	6,44
HVO och biobensin som låginblandas	0	3,87	0	2,57	0	6,44
Övriga biodrivmedel** (HVO som höginblandas, biogas, ETBE, ED95, DME)	0		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, 2019.

Tabell 7. 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.

6. Resultat

I tabellerna nedan redovisas beräknade produktionskostnader, referenspris samt resultat per biodrivmedel. Kostnadsberäkningen utgår från de inrapporteringsdata 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 låginblandning

Överkompensationsberäkningen visar att etanol till låginblandning i bensin uppgick till en högre kostnadsnivå än bensin under 2018 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har förekommit.

Tabell 8. Kostnadsjämförelse mellan etanol till låginblandning och bensin 2018.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	5,06
B. Arbetskraftskostnad	0,05
C. Kapitalkostnad	0,06
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	3,84
E. Transportkostnad	0,07
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	9,08
H. Skatt	0,49
I. Produktionskostnad + skatt	9,57
J. Justering för energiinnehåll	14,76
K. Referenspris för bensin	12,28
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+2,49

Marginalen till överkompensation uppgick under 2018 till 2,49 kronor per liter vilket är en större marginal jämfört med 2017. Marginalen liknar i storleksordningen Energimyndighetens indikativa övervakningsrapport som redovisades i december 2018. Där uppskattades marginalen till 2,39 kronor per liter.

Någon bedömning av huruvida resultatet står sig även för 2019 är inte nödvändig eftersom skattebefrielsen för låginblandning har upphört från 2018-07-01.

6.2 Etanol till E85

Överkompensationsberäkningen visar att etanol till E85 uppgick till en högre kostnadsnivå än bensin under 2018 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har förekommit.

Tabell 9. Kostnadsjämförelse mellan etanol till E85 och bensin 2018.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	5,24
B. Arbetskraftskostnad	0,04
C. Kapitalkostnad	0,06
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	3,87
E. Transportkostnad	0,08
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	9,29
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	9,29
J. Justering för energiinnehåll	14,33
K. Referenspris för bensin	12,28
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+2,05

Marginalen till överkompensation beräknas uppgå till 2,05 kronor per liter för E85. Det är en större marginal jämfört med bedömningen avseende år 2017. Resultatet liknar Energimyndighetens indikativa rapport som redovisades i december 2018.

Företagens bedömning är att resultatet står sig under 2019. 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 2018. Bedömningen är att det inte heller kommer att göra det under 2019.

6.4 FAME till låginblandning

Överkompensationsberäkningen visar att FAME till låginblandning uppgick till en högre kostnadsnivå än fossil diesel under 2017 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har förekommit.

Tabell 10. Kostnadsjämförelse mellan låginblandad FAME och fossil diesel 2018.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	8,05
B. Arbetskraftskostnad	0,05
C. Kapitalkostnader	0,05
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	3,22
E. Transportkostnad	0,09
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	11,46
H. Skatt	1,70
I. Produktionskostnad + skatt	13,16
J. Justering för energiinnehåll	14,02
K. Referenspris för diesel	11,35
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+2,67

Marginalen till överkompensation beräknas till 2,67 kronor per liter. Jämfört med helårsrapporteringen för 2017 har marginalen till överkompensation ökat kraftigt för låginblandad FAME under 2018. Resultatet är också betydligt högre än resultatet från Energimyndighetens indikativa övervakningsrapport från december 2018, vilket var 1,59 kronor per liter.

Någon bedömning av huruvida resultatet står sig även för 2019 är inte nödvändig eftersom skattebefrielsen för låginblandning har upphört från 2018-07-01.

6.5 B100

Överkompensation för B100 har sannolikt inte förekommit då beräkningen visar att produktionskostnaden har varit högre än för fossil diesel.

Tabell 11. Kostnadsjämförelse mellan FAME till höginblandning och fossil diesel

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	8,23
B. Arbetskraftskostnad	0,30
C. Kapitalkostnad	0,10
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	3,31
E. Transportkostnader	0,17
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	12,10
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	12,10
J. Justering för energiinnehåll	12,89
K. Referenspris för diesel	10,81
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+2,09

Jämfört med helårsrapporteringen 2017 ökade marginalen till överkompensation för B100 under 2018. Ett ökat råvarupris ligger till grund för detta.

Resultatet skiljer sig från det resultat som redovisades i den indikativa övervakningsrapporten eftersom den endast tog hänsyn till utvecklingen under första halvåret. Enligt Figur 5 steg priset på europeisk FAME kraftigt under andra halvåret 2018, något som inte fångades in i den indikativa övervakningsrapporten.

Företagens bedömning är att resultatet kommer att stå sig under 2019. Bedömningen ska tolkas med stor försiktighet.

6.6 HVO till låginblandning

Överkompensationsberäkningen visar att låginblandad HVO uppgick till en högre kostnadsnivå än fossil diesel under perioden januari-juni 2018 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har förekommit.

Tabell 12. Kostnadsjämförelse mellan låginblandad HVO och fossil diesel januari-juni 2018.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	10,28
B. Arbetskraftskostnad	0,05
C. Kapitalkostnad	0,04
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	3,28
E. Transportkostnad	0,06
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	13,71
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	13,71
J. Justering för energiinnehåll	14,29
K. Referenspris för diesel	11,35
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+2,95

Jämfört med helårsrapporteringen för 2017 bedöms marginalen till överkompensation ha ökat under 2018.

Resultatet avviker från det resultat som redovisades i den indikativa övervakningsrapporten. Marginalen till överkompensation har ökat på grund av en högre råvarukostnad i helårsrapporteringen jämfört med de beräkningar som ligger till grund för den indikativa rapporten.

Någon bedömning av huruvida resultatet står sig även för 2019 är inte nödvändig eftersom skattebefrielsen för låginblandning har upphört från 2018-07-01.

6.7 HVO100

Överkompensationsberäkningen visar att HVO100 uppgick till en högre kostnad än fossil diesel under 2018 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har förekommit.

Tabell 13. Kostnadsjämförelse mellan HVO100 och fossil diesel 2018.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	10,28
B. Arbetskraftskostnad	0,05
C. Kapitalkostnad	0,04
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	3,28
E. Transportkostnad	0,06
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	13,71
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	13,71
J. Justering för energiinnehåll	14,29
K. Referenspris för diesel	10,81
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+3,49

Jämfört med helårsrapporten för 2017 har marginalen till överkompensation ökat. Marginalen är också större än den som redovisades i den indikativa rapporten från december 2018. En anledning till det kan vara att priserna för HVO har ökat under hösten 2018 till följd av att reduktionsplikten har införts. Som Figur 5 visar har även priset för FAME ökat kraftigt under hösten, vilket sannolikt även är representativt för prisutvecklingen för HVO.

Företagens bedömning är att resultatet kommer att stå sig under 2019. Bedömningen ska tolkas med stor försiktighet.

Datum

2019-02-26

6.8 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 2018. Bedömningen är att det inte heller kommer att göra det under 2019.

6.9 ETBE till låginblandning

Överkompensationsberäkningen visar att ETBE till låginblandning i bensen uppgick till en högre kostnadsnivå än bensen under 2018 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har förekommit.

Tabell 14. Kostnadsjämförelse mellan ETBE till låginblandning och bensen 2018.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	6,21
B. Arbetskraftskostnad	0,06
C. Kapitalkostnad	0,09
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	3,71
E. Transportkostnad	0,08
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	10,15
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	10,15
J. Justering för energiinnehåll	15,65
K. Referenspris för bensen	12,28
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+3,38

Marginalen till överkompensation uppgick under 2018 till 3,38 kronor per liter vilket är en större marginal jämfört med 2017. Marginalen är också större än den som beräknades i Energimyndighetens indikativa övervakningsrapport som redovisades i december 2018.

Någon bedömning av huruvida resultatet står sig även för 2019 är inte nödvändig eftersom skattebefrielsen för låginblandning har upphört från 2018-07-01.

6.9 Biobensin till låginblandning

Överkompensationsberäkningen visar att biobensin till låginblandning uppgick till en högre kostnadsnivå än bensin under 2018 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har förekommit.

Tabell 15. Kostnadsjämförelse mellan ETBE till låginblandning och bensin 2018.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	9,26
B. Arbetskraftskostnad	0,06
C. Kapitalkostnad	0,09
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	2,33
E. Transportkostnad	0,09
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	11,81
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	11,81
J. Justering för energiinnehåll	14,33
K. Referenspris för bensin	12,28
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+2,06

Marginalen till överkompensation uppgick under 2018 till 2,06 kronor per liter. Det är första gången biobensin redovisas i denna rapport, därför kan siffran inte jämföras med tidigare redovisningar.

Någon bedömning av huruvida resultatet står sig även för 2019 är inte nödvändig eftersom skattebefrielsen för låginblandning har upphört från 2018-07-01.

7. Slutsatser

Resultatet från statsstödsrapporteringen för helåret 2018 visade att överkompensation sannolikt inte har förekommit för något biodrivmedel. Marginalen har generellt varit något större än vad som redovisades i den indikativa rapporten för första halvåret 2018. För biodiesel har den ökningen varit särskilt stor, vilket beror på ökade råvarupriser.