

Analysavdelningen

Regeringskansliet
Miljö- och energidepartementet
103 33 Stockholm

Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel under året 2015

Resultatet från statsstödsrapporteringen för helåret 2015 visar att överkompensation sannolikt inte har förekommit för något biodrivmedel. Skillnaden mot resultatet från den indikativa övervakningsrapporten då etanol till låginblandning och E85 var överkompenserad beror framför allt på att råvarukostnaden/inköpskostnaden för etanol ökade under 2015, efter att den indikativa övervakningsrapporten gjordes. Skillnaden mot resultatet från 2014 då FAME till låg- och höginblandning sannolikt var överkompenserade beror dels på att skattehöjningar har införts och dels på att referenspriset har gått ner.

1. Inledning

I Energimyndighetens regleringsbrev för 2016 ges myndigheten i uppdrag att redovisa huruvida Sverige följer statsstödsreglerna avseende flytande biodrivmedel eller inte. Rapporteringen görs till regeringen och innehåller uppgifter i enlighet med EU-kommissionens beslut i statsstödsärende SA 38421 om skattebefrielse för flytande biodrivmedel.

I och med användningen av statsstöd (skattenedsättning) för biodrivmedel har Sverige åtagit sig att lämna årliga övervakningsrapporter till EU-kommissionen för att visa att ingen överkompensation sker. Om överkompensation skulle föreligga ska Sverige justera stödordningen (skattenedsättningen). Då övervakningsrapporten avseende 2014 års volymer och kostnader visade att FAME till både låg- och höginblandning sannolikt var överkompenserad, begärde EU-kommissionen att Sverige ska göra två rapporter årligen. Den första av dessa rapporter för 2015 överlämnades till Regeringskansliet i juni 2015 och var en indikativ övervakningsrapport för perioden januari-mars med en bedömningsdel för perioden april-december.

Den indikativa övervakningsrapporten pekade på att överkompensation till följd av skattelättnader sannolikt förekom under perioden januari-mars 2015 för etanol och ETBE till låginblandning samt för etanol i E85. FAME till låg- och höginblandning¹, HVO², DME och etanol till ED95 var sannolikt inte överkompenserade under den aktuella perioden.

¹ FAME står för fettsyrametylestrar.

² HVO står för hydrerad vegetabilisk olja.

Datum
2016-02-26

De årliga rapporterna ska innehålla en bedömning om utvecklingen av utbudet och efterfrågan på den svenska biodrivmedelsmarknaden. Detta har i rapporten gjorts med hjälp av en bedömningsdel avseende volymer och kostnader för 2016 som samtliga berörda företag har ombetts att rapportera in.

Begreppet överkompensation avser när ett biodrivmedel har en lägre produktionskostnad inkl. skatt än marknadspriset på det fossila drivmedel det ersätter.

2. Metod

För att utvärdera sannolikheten för överkompensation för flytande biodrivmedel har Energimyndigheten tidigare skickat ut ett excel-formulär via e-post som rapporteringsskyldiga företag har fyllt i och mejlat tillbaka. Formuläret innehöll uppgifter om faktiska förhållanden kring produktion, import och inköp. Från och med 2014 års rapportering infördes också en bedömningsdel, där företagen ombads ange volymer och kostnader för en viss period framöver. Under 2015 lanserade Energimyndigheten istället en e-tjänst för att ta in dessa uppgifter, dels för att öka säkerheten och dels för att förenkla för både handläggare och uppgiftslämnare. De uppgifter som begärs in har tagits fram i samverkan med Regeringskansliet och baseras på de krav som ställs från EU-kommissionen.

Med rapporteringsskyldiga företag avses de företag som innehar hållbarhetsbesked och som producerar, importerar eller köper in och gör skatteavdrag för biodrivmedel i Sverige.

Uppgifterna som har lämnats för 2015, det vill säga faktiska uppgifter, är de siffror som har legat till grund för resultatet som redovisas i avsnitt 6. Rapporteringen omfattar enbart den biobaserade delen av drivmedlet, enligt Skatteverkets bestämmelser för skatteavdrag.

De uppgifter som har tagits in för bedömningen av 2016 har använts för att få en fingervisning om resultatet också ser ut att gälla för 2016 eller inte. Energimyndigheten vill understryka osäkerheten i bedömningsdelen. Det är i princip omöjligt att förutse pris och volym för biodrivmedel och för fossila drivmedel för ett år framöver.

E-tjänsten öppnade för rapportering den 16 december 2015 och sista rapporteringsdag var den 31 januari 2016. Många av de uppgifter som har inkommit är känsliga för företagen att lämna ut på grund av konkurrensskäl. Energimyndigheten har därför granskat och valt ut vilka uppgifter som kan tas med i en resultatredovisning och redovisar vid behov svaren i redigerad form i rapporten.

Företagen redovisar i vissa fall relativt skilda kostnadsnivåer. För att begränsa arbetets omfattning har principen varit att utgå från de siffror som har kommit in. En övergripande rimlighetsbedömning görs dock och telefon- och e-postkontakt

Datum
2016-02-26

har tagits med några uppgiftslämnare för att förtydliga och komplettera inlämnade uppgifter.

För 2015 har 14 företag lämnat uppgifter om etanol, 26 företag har lämnat uppgifter om FAME och 17 företag har lämnat uppgifter om HVO. Samma företag kan ha rapporterat för fler än ett biodrivmedel. Totalt har 32 företag rapporterat. En majoritet av företagen som har gjort skatteavdrag under 2015 är företag som köper förhållandevis små volymer av biodrivmedel i form av låginblandning.

Förändring fr.o.m. 2015

För 2015 har det skett en ändring i vilka uppgifter som samlas in, då producenter och importörer nu ombeds att ange både totala volymer av ett biodrivmedel samt specificera den andel som företaget har gjort skatteavdrag för. Tidigare år har endast de volymer som företaget har gjort skatteavdrag för begärts in. Ändringen har skett på begäran av Regeringskansliet för att få information om producenters och importörers kostnader, även om dessa aktörer inte skulle göra skatteavdrag. Detta beror på att det är producenten och importören som definieras som stödmottagare, även om någon annan aktör gör skatteavdraget i punktskattedeklarationen. I beräkningarna för eventuell överkompensation är det de volymer som företaget har gjort skatteavdrag för som ingår, för att undvika dubbelräkning.

3. Marknadsutvecklingen

Användningen av flytande biodrivmedel i Sverige ökar stadigt och uppgick under 2015 till 11,5 TWh. 2014 var motsvarande siffra 10 TWh. Ökningen kan tillskrivas den ökande mängden biodiesel, främst i form av HVO, se tabell 1. Volymen biodiesel uppgick under 2015 preliminärt till 1 106 067 m³. Under 2014 var siffran 872 559 m³. Volymen etanol under 2015 uppgick preliminärt till 258 914 m³, vilket kan jämföras med 326 559 m³ under 2014.

Tabell 1. Leveranser av biodrivmedel 2012 - 2015, uttryckt i 1000 m³ samt i TWh.

	2012		2013		2014		2015	
	1000 m ³	TWh	1000 m ³	TWh	1000 m ³	TWh	1000 m ³	TWh
Etanol	403	2,4	355	2,1	327	1,9	259	1,5
Biodiesel	425	3,9	583	5,4	873	8,1	1 106	10,0

Källa: Energimyndigheten, 2016.

3.1 Etanol

Etanol förekommer som låginblandning i bensin och som komponent i produkterna E85³, ED95⁴ och ETBE⁵. Som tabell 1 ovan visar har etanolanvändningen minskat sedan 2012. Att användningen går ner beror på flera faktorer. Dels har nyregistreringen av etanolbilar minskat kraftigt, från 59 240 stycken 2008 till 1 370 stycken 2015. Det beror också på att en betydande andel av de befintliga etanolbilarna tankas med bensin istället för med E85. En orsak till det kan vara att en stor andel av etanolbilarna idag finns tillgängliga på andrahandsmarknaden till relativt låga priser. På andrahandsmarknaden är köpare mer intresserade av bilens pris än det alternativa bränslet⁶. Det beror också i viss utsträckning på att bensinanvändningen minskar. Det var dock främst den höginblandade etanolen i form av E85 och ED95 som minskade under 2015.

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 North European Biotech AB på St1 Refinerys område i Göteborg.

Skatter

Upp till 5 procents låginblandning var befriad från koldioxidskatt under 2015 men belagd med en energiskatt om 36 öre per liter. Det motsvarade en skattenedsättning om 89 procent av energiskatten för bensin.

³ E85 är ett biodrivmedel som till huvudsak består av etanol (ca 79 - 85 procent etanol beroende på årstid) med resterande andel bensin. Drivmedlet ersätter bensin i personbilar.

⁴ ED95 är ett biodrivmedel som består av ca 95 procent etanol och 5 procent tändförbättrare. Drivmedlet ersätter diesel i busstransporter och andra tunga transporter.

⁵ ETBE står för etyltertiärbutyleter och är ett s.k. oktanhöjande additiv till bensin som kan vara baserat på etanol.

⁶ SPBI Seminarium Drivmedel 2014-05-28.

Datum
2016-02-26

Energiskatten på låginblandad etanol höjdes den 1 december 2015 till 68 öre per liter till följd av att etanolen beräknades vara överkompenserad. Den 1 januari 2016 höjdes energiskatten till 97 öre per liter (motsvarande en skattenedsättning om 74 procent av energiskatten på bensin). Den andra höjningen skedde tillsammans med en generell skattehöjning för flera drivmedel.

I och med skatteändringen den 1 december 2015 togs också gränsen om 5 procent för skattenedsättning på låginblandning bort. Idag är den tillåtna låginblandningen av etanol i bensin 10 procent enligt Bränslekvalitetsdirektivet⁷. Ett bränsle med mellan 5-10 procents etanolinblandning, E10, finns dock inte på den svenska marknaden i dagsläget. Eftersom tillhandahållandet av E10 innebär kostnader för drivmedelsleverantörerna i form av infrastruktur med mera är det oklart om E10 frivilligt kommer att introduceras på den svenska marknaden, trots den höjda gränsen för skattenedsättning.

Etanol till E85 och ED95 var helt befriade från koldioxid- och energiskatt under januari-november 2015, se tabell 4. För E85 minskade energiskattenedsättningen från 100 till 78 procent den 1 december 2015. Det gav en energiskatt om 71 öre per liter. Energiskatten på E85 ändrades igen den 1 januari 2016 till 1 krona per liter (motsvarande en skattenedsättning om 73 procent av energiskatten på bensin). Den första skattehöjningen gjordes till följd av beräknad överkompensation och den andra skattehöjningen skedde till följd av en generell skattehöjning för flera drivmedel. Etanol till ED95 är fortfarande helt skattebefriad.

Prisbild

Under de första månaderna av 2015 låg priset på europaproducerad etanol på cirka 4,4 kronor per liter och därefter började priset stiga, se figur 1 nedan. Det europeiska etanolpriset representerar europeisk anhydrous etanol exklusive eventuell tull och transportkostnad (fob) vid hamnarna Amsterdam, Rotterdam och Antwerpen (ARA).

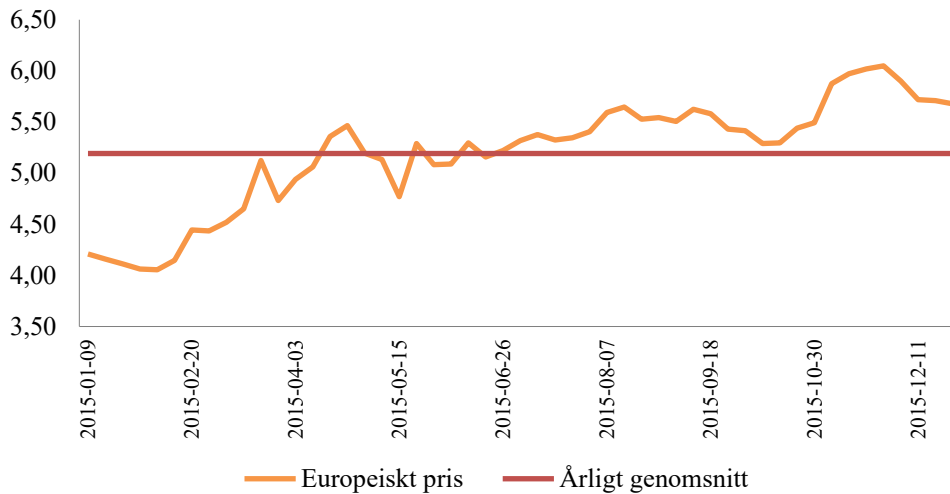
Från april till och med juni låg priset runt 5 kronor per liter. Resterande delen av året har priset legat mellan 5,5 och 6,2 kronor per liter. En förklaring till det högre priset under 2015 är att en av de största produktionsanläggningarna i Europa, Ensus, har haft produktionsuppehåll sedan februari 2015. Anledningen till uppehållet uppges vara dåliga marknadsförutsättningar⁸. Prisutvecklingen har därför drivits av ett minskat utbud snarare än en ökad efterfrågan. Relativt låga priser på bensin vid pump i Europa har förvisso hållit uppe efterfrågan på låginblandad etanol något men efterfrågan på höginblandad etanol är bland den lägsta i EU på flera år.

⁷ Direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen.

⁸ <http://blogs.platts.com/2015/11/17/difference-year-makes-european-ethanol/>

Datum
 2016-02-26

Figur 1. Prisutveckling för europeiskt producerad etanol, fob i ARA, 2015, löpande pris respektive årligt genomsnitt.



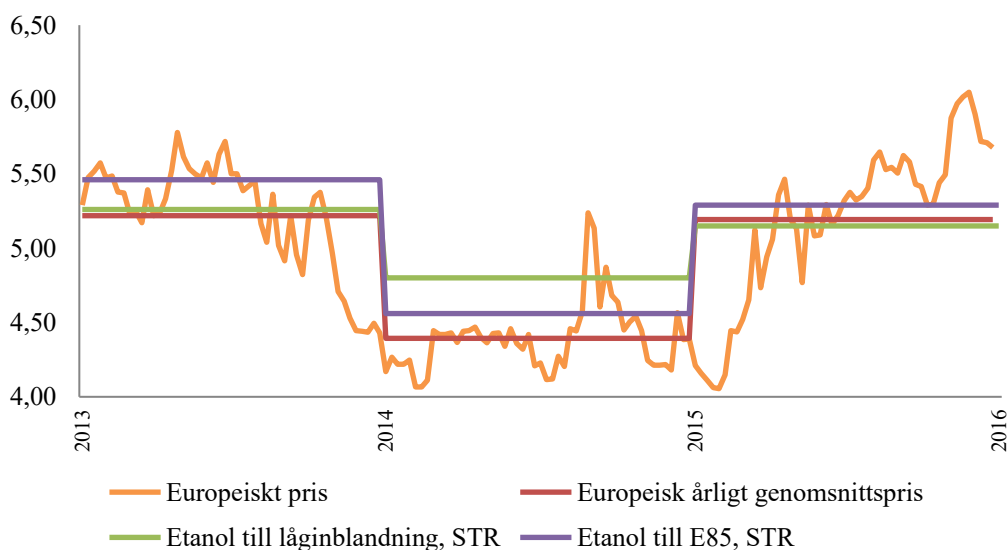
Källa: Licht Interactive Data, 2016.

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 2013-2015, löpande pris och årsgenomsnittspriser.



Källa: Licht Interactive Data/Energimyndigheten, 2016.

Datum
2016-02-26

Figur 2 visar att den genomsnittliga råvarukostnaden/inköpskostnaden för både etanol till E85 och etanol till låginblandning från statsstödsrapporteringarna väl följer det genomsnittliga europeiska etanolpriset. Etanol till E85 följer det europeiska etanolpriset närmare jämfört med etanol till låginblandning, och ligger alltid över det europeiska priset under perioden. 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

Biodiesel används som samlingsnamn för FAME och HVO och används framför allt för inblandning i fossil diesel, men även som höginblandat biodrivmedel. Användningen av biodiesel i ren form har, liksom den låginblandade biodieseln, ökat markant i Sverige under de senaste åren.

Den inhemska produktionen av biodiesel utgörs av ett fåtal aktörer. Produktion av FAME sker hos Perstorp BioProducts AB i Stenungsund och hos Ecobräsle i Karlshamn AB. HVO produceras av Preem i Göteborg. De huvudsakliga volymerna går till låginblandning men en ökande andel HVO kommer nu ut på marknaden i ren form. Användningen av framför allt ren HVO förväntas också öka framöver.

Skatter

Den 1 januari 2015 höjdes energiskatten för FAME till låginblandning från 28 öre per liter till 1,69 kronor per liter, vilket motsvarar en skattenedsättning om 8 procent av energiskatten för fossil diesel. Med hänsyn tagen till det något lägre energiinnehållet i FAME jämfört med fossil diesel är skattebefrielsen från energiskatt i praktiken helt borttagen. Full befrielse från koldioxidskatten gällde inblandning upp till 5 procent. I och med skatteändringen för etanol den 1 december 2015 togs taket om 5 procent för skattenedsättning bort. Den tillåtna låginblandningen av FAME i fossil diesel är 7 procent enligt Bränslekvalitetsdirektivet.

Höginblandad FAME, som tidigare varit helt skattebefriad, belades med en energiskatt om 1,03 kronor per liter. Det motsvarar en skattenedsättning om 44 procent av energiskatten för fossil diesel. Från och med den 1 januari 2016 justerades skattenedsättningen av energiskatten för höginblandad FAME från 44 till 50 procent av den energiskatt som gäller för fossil diesel. Trots en ökad skattenedsättning för höginblandad FAME ökade skatten i absoluta termer den 1 januari 2016 på grund av en höjd energiskatt på fossil diesel.

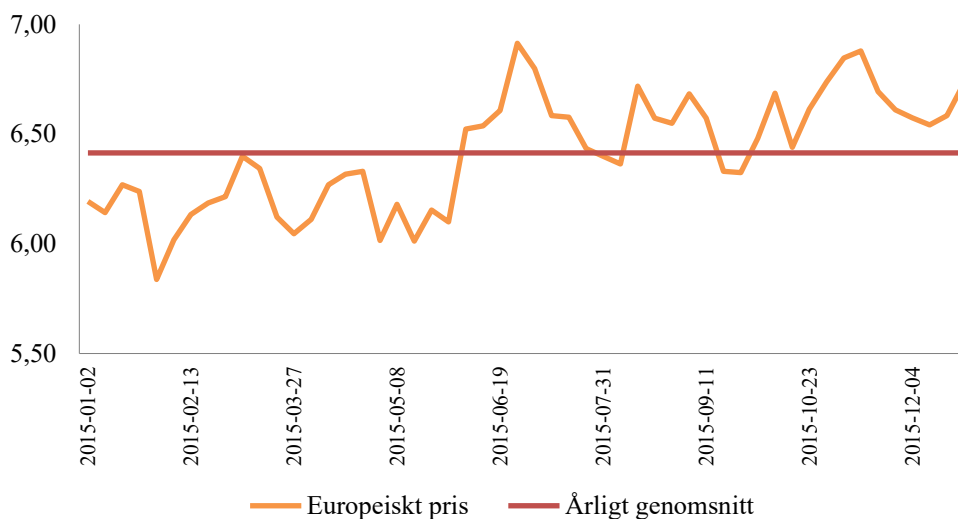
HVO regleras inte av någon specifik inblandningsnivå för ett erhålla skattebefrielse och är i dagsläget helt skattebefriad. I Sverige ökar andelen HVO i fossil diesel samtidigt som dieselanvändningen i sig ökar.

Prisbild

Under 2014 fluktuerade det europeiska priset på FAME till följd av bland annat en stark euro, lägre efterfrågan och större utbud än förväntat. Det europeiska FAME-priset representerar CFPP -20⁹ FAME exklusive eventuell tull och transportkostnad (fob) som handlas vid hamnarna Amsterdam, Rotterdam och Antwerpen.

Under 2015 har priset fortsatt att fluktuera, se figur 3. I januari 2015 var spotpriserna på den centraleuropeiska marknaden de lägsta sedan 2011¹⁰. Anledningen till att spotpriserna gick upp under februari och april var att det fossila dieselpriaset steg något, i kombination med att euron var svag. Detta ledde till att biodieselinblandning blev relativt mer ekonomiskt fördelaktigt och därmed ökade efterfrågan. Årets största prisökning (upp till nästan 7 kronor per liter) skedde i juni vilket kan kopplas till att efterfrågan på drivmedel generellt ökade under sommaren. Under försommaren steg också råoljepriaset till sin högsta notering under 2015. Under juli sjönk det fossila dieselpriaset åter vilket gjorde biodieselinblandning mindre attraktivt, efterfrågan sjönk och därmed föll också priset något. Under andra halvåret av 2015 har priset varierat kring 6,5 kronor per liter med en mindre topp under november. Som figur 3 visar har priset generellt legat på en högre nivå under andra halvåret av 2015, vilket till stor del kan förklaras av lågt vatten i floden Rhen vilket har begränsat framkomligheten för import till de stora handelshamnarna.

Figur 3. Prisutveckling för CFPP – 20 FAME, fob i ARA, 2015, löpande pris respektive årligt genomsnitt.



Källa: Licht Interactive Data, 2016.

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.

⁹ CFPP – 20 anger vilka koldegenskaper FAME:n har.

¹⁰ FO Licht.

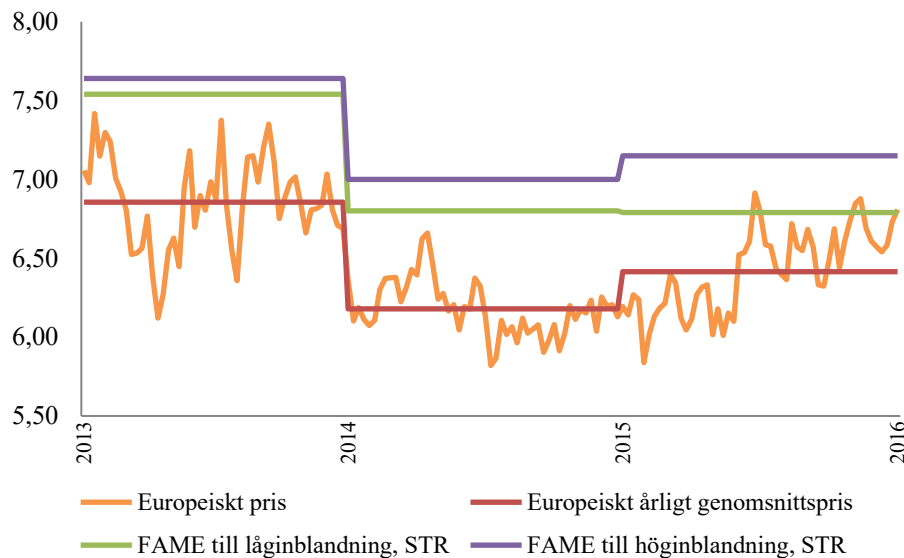
Datum
 2016-02-26

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 4. Prisutveckling för FAME, 2013-2015, löpande pris och årsgenomsnittspriser.



Källa: Licht Interactive Data/Energimyndigheten, 2016.

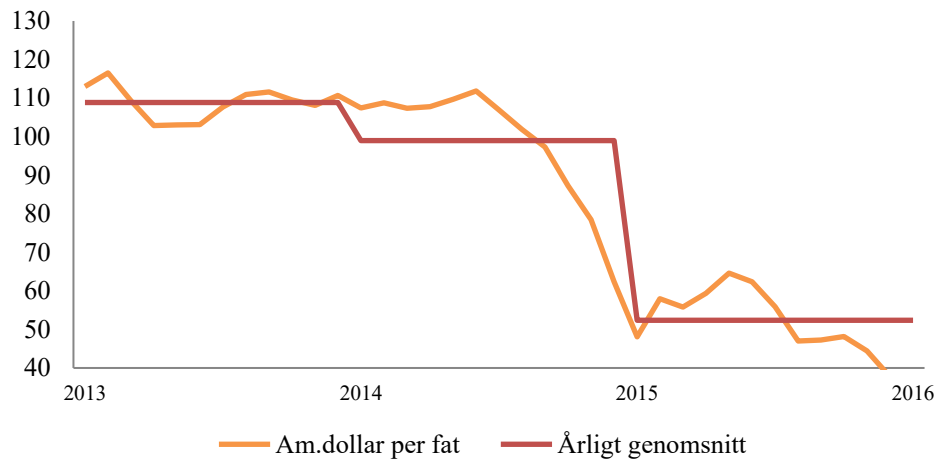
Figur 4 visar att de råvarukostnader/inköpskostnader för FAME till låg- och höginblandning som har angivits i statsstödsrapporteringarna 2013-2015 relativt väl följer det genomsnittliga europeiska priset. Det är rimligt att det europeiska priset är styrande även på den svenska marknaden, eftersom en majoritet av drivmedlet importeras. Att priset på FAME till låginblandning inte har stigit under 2015 tillsammans det europeiska priset kan bero på hur FAME:n handlas. Det kan också bero på att vissa aktörer har svårt att korrekt skilja ut priset på biokomponenten från produktpriset på inblandad diesel. Skillnaden mellan FAME till höginblandning och låginblandning kan också bero på kvalitetskillnader mellan hög- och låginblandad FAME som är tydlig framför allt under vintermånaderna.

4. Oljepriset

Under sommaren 2014 började råoljepriset att sjunka kraftigt till följd av ett ökat utbud av skifferolja och en något dämpad europeisk efterfrågan. Sedan dess har det spekulerats från många håll när och vid vilken nivå oljepriset åter kommer att stabilisera sig. Under 2015 har oljepriset fluktuerat kraftigt och i slutet av året gick priset under 40 dollar per fat, från att under sommaren ha varit uppe på nästan 70 dollar per fat.

Figur 5 nedan visar prisutvecklingen för Brentoljan under 2013-2015. I grafen är det tydligt att det skedde en markant prisnedgång i slutet av 2014.

Figur 5. Prisutveckling för Brentolja, 2013-2015, löpande pris.



Källa: Världsbanken.

När 2015 inleddes var spekulationerna kring varåt oljepriset var på väg många. Priset stabiliserades i början av året kring 50 USD per fat efter en brant nedgång från sommaren 2014. En global efterfrågeökning på olja gjorde att många trodde att prisnedgången skulle bli relativt kortvarig och att priset, åtminstone inte skulle sjunka ytterligare. Det fanns också analyser som visade att skifferproduktionen i USA skulle få det svårt att konkurrera när oljepriset hade gått ned så mycket och att utbudssidan därmed skulle återbalanseras mot den stadigt ökande efterfrågan.

Resultatet under året har dock visat att utfallet blev något annat. Visserligen har antalet aktiva oljerigar i USA minskat drastiskt i antal under 2015 men produktionen har fortsatt i en relativt jämn volym och produktionskostnaderna har fallit betydligt när produktionen har koncentrerats runt de mest effektiva utvinningsplatserna. Från att ha stigit något under första kvartalet 2015, sjönk priset igen ned till runt 55 dollar per fat, för att sedan återhämta sig till runt 70 dollar per fat vid halvårsskiftet. Andra halvan av 2015 har dock präglats av betydligt lägre oljepriser och det beror till stor del på att den asiatiska efterfrågetillväxten har dalat. En påverkande faktor har varit och är en oro över att

Datum
2016-02-26

Kinas ekonomiska tillväxttakt har avmattats. Det kan visserligen diskuteras hur djup avmattningen i kinesisk ekonomi verkligen är, men oron över den ekonomiska utvecklingen är ett faktum. Med historiskt mycket höga lager och en global produktion som inte såg ut att avstanna blev det tydligt att tron om en relativt kortvarig prisnedgång var orimlig.

I slutet av 2015 föll oljepriset under 40 dollar per fat och hittills under 2016 har priset gått ned ytterligare. Detta trots att det säkerhetspolitiska läget i flera, för oljeproduktion, viktiga områden har försämrats. Den länge ansträngda relationen mellan Saudiarabien och Iran har försämrats ytterligare på kort tid, Irak är fortsatt instabilt och en trepartskonflikt råder mellan irakiska Kurdistan, Iraks regering och IS i viktiga oljerelaterade områden.

Huruvida priset på råolja kommer att gå upp under 2016 eller inte beror på flera faktorer och de senaste två årens volatila marknad visar på svårigheten att förutse prisutvecklingen. Nyligen beslutade Saudi Arabien, Ryssland, Qatar och Venezuela att gemensamt införa ett produktionstak till januari 2017. Detta kommer att minska produktionens volymer, vilket fick en kortvarig effekt på oljepriserna. Det är dock oklart vilket genomslag avtalet faktiskt får på de globala volymerna och därmed på priserna. Vissa analytiker påpekar att Ryssland, Qatar och Venezuela knappast har kapacitet att öka sin produktion jämfört med januari ändå, och att varken Iran eller Irak är med i avtalet. Ryssland har historiskt sett vid tidigare tillfällen misslyckats med att leva upp till sin del av avtal och vissa hävdar att produktionsvolymen snarare hade behövts sänkas från januari 2017 volymer för ett reellt genomslag på priserna. Avtalet är dock betydelsefullt på det sättet att det sänder en signal till marknaden om en gemensam handling.

4.1 Prisutveckling

Att prisutvecklingen är svår att förutspå är tydlig, även när man ser till några av de mest väletablerade institutionerna och deras prisprognoser:

Tabell 2. Oljeprisprognoser, årsgenomsnitt, Brentolja, \$ per fat.

Bank/Institution	2016	2017
ABN Amro	50	60
Barclays	37	-
Bank of America	46	61
Societe Generale	42,5	55
Citigroup	40	60
BNP Paribas	37	46
DNB Markets	55	65
J.P. Morgan	31,25	43,25
Credit Suisse	36,25	54,25
Morgan Stanley	49	72
Standard Chartered	63	78
UBS	42,5	55

Källa: Platts, Bloomberg, FT, 2016.

Datum
2016-02-26

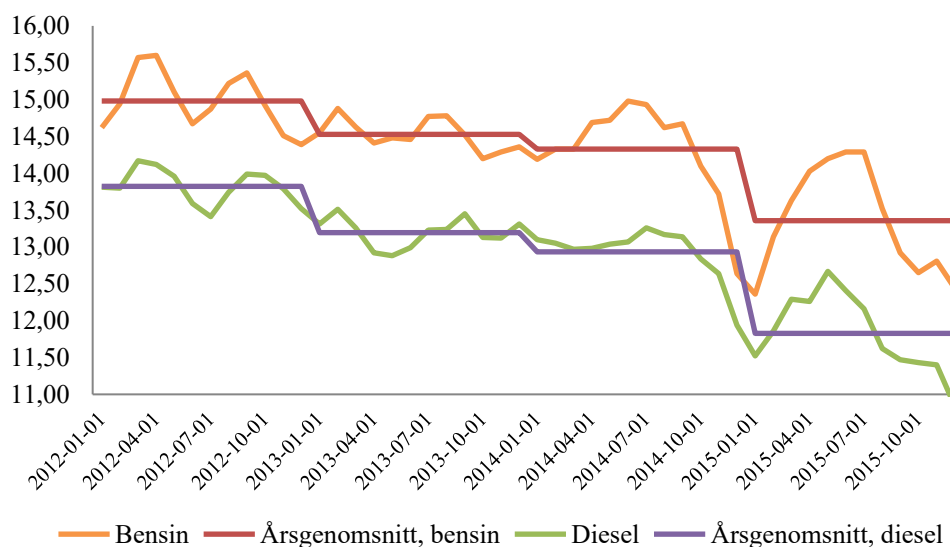
Sammanställningen ovan visar prognoser på det genomsnittliga årspriset på Brentolja från 31 dollar per fat till 63 dollar per fat under 2016.

För att bedöma om överkompensation av flytande biodrivmedel har förekommit under 2015 jämförs produktionskostnaden för biodrivmedlet med marknadspriset exklusive moms hos dess fossila motsvarighet. Således är råoljeprisets utveckling av vikt för att bedöma hur utvecklingen av en eventuell överkompensation kommer att se ut under 2016.

4.2 Bensin och diesel

Under i princip hela 2015 låg pumppriserna för bensin och diesel på en lägre nivå än under 2014, vilket var väntat. I och med att råoljepriset sjönk kraftigt under hösten 2014 påverkades också bensin- och dieselprierna under årets sista månader och drog ner årsmedelpriserna något, se figur 6.

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



Källa: SPBI.

I övervakningsrapporten för helåret 2014 gjorde Energimyndigheten bedömningen att priserna på bensin och diesel sannolikt skulle sjunka ytterligare något under 2015 jämfört med slutet av 2014, vilket skedde framför allt för dieselpriiset. Det finns flera anledningar till varför nedgången i bensin- och dieselprierna skiljer sig åt och analys av hur och varför priserna för olika petroleumprodukter varierar är komplex. Det kan dock konstateras att en större andel av bensinpriset består av skatter än vad dieselpriiset gör. Produktionsmarginalen har också minskat något för diesel medan den är konstant från 2014 för bensin¹¹. Sett till det genomsnittliga priset över året är det en markant skillnad mellan 2015 års bensin- och dieselpriis och 2014 års priser.

¹¹ www.spbi.se

Datum
2016-02-26

Det svenska bensin- och dieselpriset har inte minskat lika kraftigt som råoljepriset, vilket bland annat kan förklaras av att en stor andel av de svenska bensin- och dieselpriserna består av skatter, en försvagad krona gentemot dollarn och att raffinaderierna i viss utsträckning köper råolja på kontrakt. Vid den senaste indikativa övervakningsrapporten hade priserna börjat vända uppåt något, till följd av en tillfällig ökning i råoljepriset. Antagandet då från Energimyndighetens sida var dock att priserna skulle sjunka igen under året, vilket också skedde. Som figur 6 visar vände både bensin- och dieselpriset nedåt tillsammans med råoljepriset.

5. Förutsättningar

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

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

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 biproduktioner 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: Etanol till E85 var helt skattebefriad fram till december 2015. Därför är resultatet i överkompensationsberäkningen baserat på full skattebefrielse. Jämförelse har också gjorts med den skatt som infördes den 1 december 2015. Energiskatten på etanol för låginblandning höjdes den 1 december 2015. Resultatet

är baserat på den skattesats som gällde under perioden januari-november 2015, men en jämförelse har också gjorts med den skatt som började gälla 1 december 2015. För skattesatser se tabell 4 och 5.

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 6.

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 2015 enligt SPBI¹². Dessa motsvarar genomsnittliga bensin- och dieselpriiser vid pump exklusive moms¹³. Eftersom nästintill all bensin och diesel inkluderar 5 procents låginblandning innebär det att en justering måste göras för att få fram kostnaden för de rena fossila bränslena, se tabell 3.

Tabell 3. Referenspris för bensin och diesel 2015 anges i kronor per liter.

	Produktkostnad	Bruttomarginal	Skatt	Total exkl. moms
Bensin E5	3,73	1,39	5,57	10,69
Ren bensin	3,63	1,39	5,85	10,87
Diesel B5	3,67	0,91	4,88	9,46
Ren diesel	3,49	0,91	5,05	9,45

Källa: SPBI, Energimyndighetens beräkningar.

5.3 Skattesatser och värmevärden

I tabell 4 redovisas skattesatserna för bensin och diesel under 2015. I tabell 5 redovisas 2016 års beslutade skattesatser. Tabell 6 redovisar de värmevärden som använts vid omräkning av drivmedel.

Tabell 4. Skattesatser för drivmedel 2015.

Bränsle	Enhet	Energiskatt	Koldioxidskatt	Total skatt
Bensin, MK1	kr/liter	3,25	2,59	5,85
Diesel, MK1	kr/liter	1,83	3,22	5,05

¹² Svenska Petroleum- & Biodrivmedel Institutet

¹³ För diesel används det genomsnittliga priset för storkund.

Datum
 2016-02-26

Låginblandad FAME	kr/liter	1,69	-	1,69
Höginblandad FAME	kr/liter	1,03	-	1,03
Låginblandad etanol ¹⁴	kr/liter	0,36	-	0,36
Etanol till E85 ¹⁵	kr/liter	0,00	-	0,00

Källa: Lag (1994:1776) om skatt på energi.

Tabell 5. Skattesatser 2016 för drivmedel.

Bränsle	Enhet	Energiskatt	Koldioxidskatt	Total skatt
Bensin, MK1	kr/liter	3,73	2,59	6,31
Diesel, MK1	kr/liter	2,36	3,22	5,58
Låginblandad FAME	kr/liter	2,17	-	2,17
Höginblandad FAME	kr/liter	1,18	-	1,18
Låginblandad etanol	kr/liter	0,97	-	0,97
Etanol till E85	kr/liter	1,00	-	1,00

Källa: Lag (1994:1776) om skatt på energi.

Tabell 6. Värmevärden för drivmedel.

Bränsle	Enhet	Energiinnehåll (kWh/enhet)
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.

¹⁴ Skattesats t.o.m. november 2015. Energiskatten på etanol till låginblandning ändrades fr.o.m. 1 december 2015.

¹⁵ Skattesats t.o.m. november 2015. Energiskatten på etanol till E85 ändrades fr.o.m. 1 december 2015.

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 det inrapporterande företaget 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

Kostnads kalkylen visar att etanol till låginblandning i bensin och ETBE uppgick till en högre nivå än bensin under 2015 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har förekommit. Resultatet skiljer sig från det resultat som redovisades i den indikativa övervakningsrapporten och beror på en högre råvarukostnad. Det stämmer överens med utvecklingen i det europeiska etanolpriset, se figur 1, som började stiga under sommaren 2015, och det högre priset speglades därför inte i den indikativa övervakningsrapporten.

Tabell 7. Kostnadsjämförelse mellan etanol och ETBE till låginblandning, och bensin 2015.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	5,15
B. Arbetskraftskostnad	0,03
C. Kapitalkostnad	0,10
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,72
E. Transportkostnad	0,09
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktionskostnad	7,09
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,36
J. Justering för energiinnehåll	11,49
K. Referenspris för bensin	10,87
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+ 0,63

Baserat på samma kostnader som ovan, men med den skattesats som gäller från 1 december 2015 beräknas marginalen till överkompensation uppgå till 1,13 kronor per liter. Marginalen till överkompensation är så pass stor att skattesatsen för etanol till låginblandning, baserat på dessa kostnader, inte hade behövts justeras varken i december 2015 eller i januari 2016 för att undvika överkompensation.

Företagens bedömning är att resultatet står sig under 2016, och att marginalen utökas något till följd av en ökad skatt på etanol till låginblandning. Hänsyn har också tagits till den högre skatten på bensin. Bedömningsdelen ska tolkas med stor försiktighet.

Datum
2016-02-26

6.2 Etanol till E85

Kostnads kalkylen visar att etanol till E85 uppgick till en högre nivå än bensin under 2015 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har förekommit. Resultatet skiljer sig från det resultat som redovisades i den indikativa övervakningsrapporten och beror på en högre råvarukostnad. Det stämmer överens med utvecklingen i det europeiska etanolpriset, se figur 1, som började stiga under sommaren 2015, och det högre priset speglades därför inte i den indikativa övervakningsrapporten.

Tabell 8. Kostnadsjämförelse mellan etanol till E85 och bensin 2015.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	5,29
B. Arbetskraftskostnad	0,03
C. Kapitalkostnad	0,09
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,73
E. Transportkostnad	0,10
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktionskostnad	7,24
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,00
J. Justering för energiinnehåll	11,16
K. Referenspris för bensin	10,87
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+ 0,29

Baserat på samma kostnader som ovan, men med den skattesats som gäller från 1 december 2015 beräknas marginalen till överkompensation uppgå till 1,40 kronor per liter.

Företagens bedömning är att resultatet står sig under 2016, men att marginalen till överkompensation minskar något till följd av en lägre produktionskostnad. 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 2015. Bedömningen är att det inte heller kommer att göra det under 2016.

6.4 FAME till låginblandning

Kostnads kalkylen visar att FAME till låginblandning uppgick till en högre nivå än fossil diesel under 2015 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 på grund av en högre råvarukostnad. Enligt figur 3 steg priset på europeisk FAME under sommaren 2015, något som inte fångades in i den indikativa

Datum
2016-02-26

övervakningsrapporten då den endast speglade marknaden under januari-mars 2015.

Tabell 9. Kostnadsjämförelse mellan låginblandad FAME och fossil diesel 2015.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	6,79
B. Arbetskraftskostnad	0,04
C. Kapitalkostnader	0,08
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,07
E. Transportkostnad	0,10
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktionskostnad	8,08
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	1,69
J. Justering för energiinnehåll	10,43
K. Referenspris för diesel	9,45
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+ 0,99

Skillnaden mot resultatet från 2014 års övervakningsrapport då FAME för låginblandning sannolikt var överkompenserad är en högre skatt och ett betydligt lägre referenspris under 2015. Enligt företagens bedömning kommer resultatet att stå sig under 2016, men marginalen till överkompensation bedöms minska något till följd av en lägre produktionskostnad. Bedömningsdelen ska tolkas med stor försiktighet.

6.5 FAME till höginblandning

Kostnadskalkylen nedan visar att FAME till höginblandning uppgick till en högre nivå än fossil diesel under 2015 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 jämfört med resultatet i den indikativa rapporten på grund av att företagen har angett något lägre omkostnader.

Datum
 2016-02-26

Tabell 10. Kostnadsjämförelse mellan FAME till höginblandning och fossil diesel 2015.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	7,15
B. Arbetskraftskostnad	0,08
C. Kapitalkostnad	0,11
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,19
E. Transportkostnader	0,19
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktionskostnad	8,72
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	1,03
J. Justering för energiinnehåll	10,42
K. Referenspris för diesel	9,45
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+ 0,97

Skillnaden mot resultatet från 2014 års övervakningsrapport då FAME för låginblandning sannolikt var överkompenserad är att en skatt har införts och ett betydligt lägre referenspris under 2015.

Enligt företagets bedömning kommer resultatet att stå sig under 2016. Bedömningsdelen ska tolkas med stor försiktighet.

6.6 HVO

Kostnadskalkylen visar att HVO uppgick till en högre nivå än fossil diesel under 2015 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 genomgående lägre angivna kostnader i helårsrapporteringen.

Tabell 11. Kostnadsjämförelse mellan HVO och fossil diesel 2015.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	8,37
B. Arbetskraftskostnad	0,03
C. Kapitalkostnad	0,14
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,17
E. Transportkostnad	0,11
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktionskostnad	9,82
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,00
J. Justering för energiinnehåll	10,20
K. Referenspris för diesel	9,45
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+0,75

Datum
2016-02-26

Enligt företagets bedömning kan viss överkompensation komma att förekomma under 2016, till följd av en lägre råvarukostnad/inköpskostnad och en ökad energiskatt på diesel. 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 2015. Bedömningen är att det inte heller kommer att göra det under 2016.

7. Slutsatser

Resultatet från statsstödsrapporteringen för helåret 2015 visade att överkompensation sannolikt inte har förekommit för något biodrivmedel. Skillnaden mot resultatet från den indikativa övervakningsrapporten då etanol till låginblandning och E85 var överkompenserade beror framför allt på att råvarukostnaden/inköpskostnaden för etanol ökade under 2015, efter att den indikativa övervakningsrapporten gjordes. Skillnaden mot resultatet från 2014 då FAME till låg- och höginblandning sannolikt var överkompenserade beror dels på att skattehöjningar har införts och dels på att referenspriset har gått ner.

Resultatet från den här övervakningsrapporten visar att etanol till låginblandning inte hade varit överkompenserad under 2015, även om ingen skatteändring hade gjorts. Inte heller jämfört med det högre referenspriset i samband med energiskatteökningen på bensin vid årsskiftet uppstod överkompensationen. Etanol till E85 hade enligt beräkningen sannolikt blivit överkompenserad i och med den höjda energiskatten på bensin. Det är dock möjligt att en lägre skattehöjning hade krävts för att justera överkompensationen, än den som infördes.

Energimyndigheten har tidigare lyft möjligheten att en påvisad överkompensation kan justera sig själv under en lägre period. Detta är också mer sannolikt i en tid med ovanligt volatila råvarupriser. Resultaten från de senaste övervakningsrapporterna visar tydligt på en av systemets svagheter; när en överkompensation har justerats i skattelagstiftningen kan den vara inaktuell. Energimyndigheten har i tidigare rapporter, samt i sina remissvar till förändringar i skattelagstiftningen för biodrivmedel¹⁶ lyft vikten av långsiktiga spelregler. Energimyndigheten har också betonat vikten av att en justering i en skattesats till följd av överkompensation inte görs med marginal eftersom biodrivmedlet då riskerar att få en för hög beskattning i relation till det fossila referensdrivmedlet.

Under 2015 har de fossila referenspriserna sjunkit relativt kraftigt samtidigt som de europeiska priserna på etanol och FAME har stigit. Det är troligt att marknaden för råolja fortsätter vara volatil. Det gör systemet med statsstöd än mer osäkert och kostsamt för svenska biodrivmedelsföretag. Energimyndigheten uppmuntrar att ett alternativt system i form av exempelvis en kvotplikt baserad på klimatprestanda utreds och implementeras snarast.

¹⁶ Yttrande angående Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016. Dnr. 2015-2934.