

Analysavdelningen  
Enheten för utsläppshandel och drivmedel  
Noak Westerberg  
016-544 24 37  
noak.westerberg@energimyndigheten.se

Regeringskansliet  
Miljö- och Energidepartementet  
m.registrator@regeringskansliet.se

## Övervakningsrapport avseende skattereduktion för flytande biodrivmedel under perioden januari till och med juni 2018

Slutsatsen i denna rapport är att det inte torde vara någon risk för att något biodrivmedel förutom B100 har varit överkompenserat under första halvåret 2018. Energimyndighetens preliminära bedömning är dock att B100 sannolikt inte kommer att vara överkompenserat för helåret 2018. De slutgiltiga analyserna kommer dock först efter att Energimyndigheten samlat in underlag från stödmottagarna för helåret 2018 och analyserat det underlaget.

### 1 Bakgrund

Sverige använder sig av skattenedsättning för flytande biodrivmedel vilket klassas som driftstöd enligt unionsrättens regler om statsstöd. För att Sverige ska få tillämpa skattenedsättningen krävs ett godkännande från EU-kommissionen. Sveriges nuvarande godkännande gäller till och med 2020.

I och med tillämpningen av skattenedsättning har Sverige också åtagit sig att lämna övervakningsrapporter till EU-kommissionen för att visa att ingen överkompensation sker. Om överkompensation skulle ske ska Sverige justera skattenedsättningen (stöddordningen). Begreppet överkompensation avser när ett biodrivmedel har en lägre produktionskostnad inklusive skatt än marknadspriset på det fossila drivmedel det ersätter.

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

I Energimyndighetens regleringsbrev för 2018 fick myndigheten i uppdrag att ta fram underlag till Miljö- och energidepartementet i enlighet med EU-kommissionens beslut i statsstödsärende SA 43301<sup>1</sup> om skattebefrielse för

---

<sup>1</sup> Ersattes den 1 juli 2019 av statsstödsgodkännande SA.48069.

flytande biodrivmedel. Regleringsbrevet anger att underlaget ska sammanställas i två rapporter, en som ska levereras den 27 februari 2018 och en som ska levereras den 14 december 2018.

Rapporten som levererades den 27 februari 2018 innehöll en bedömning av huruvida överkompensation förekommit under helåret 2017. Bedömningen grundade sig på uppgifter om produktionskostnader som de företag som fått ta del av skattereduktioner lämnat till Energimyndigheten. Företagens uppgiftsinlämning till Energimyndigheten regleras i 7 kap. 4a § i Lagen om skatt på energi (1994:1776). Rapporten innehöll också en bedömning av hur risken för överkompensation skulle komma att se ut för helåret 2018. Bedömningen baserades på de rapporterande företagens egna bedömningar av produktionskostnadernas utveckling under 2018.

Denna övervakningsrapport levereras till Miljö- och energidepartementet den 14 december 2018 och gäller för perioden januari till och med juni 2018. Enligt regleringsbrevet ska denna övervakningsrapport innehålla en utvidgad marknadsanalys och en bedömning av om överkompensation förekommit för första delen av 2018.

## 2 Metod

### *Metod för bedömning av överkompensation under perioden januari till juni 2018*

Enligt Energimyndighetens regleringsbrev för 2018 ska övervakningsrapporten gällande perioden januari till juni 2018 innehålla en utvidgad marknadsanalys och en överkompensationsbedömning. Energimyndigheten har i samråd med Regeringskansliet kommit fram till att den utvidgade marknadsanalysen ersätter de rapporteringsskyldiga företagens faktiska uppgifter för den här perioden.

För att bedöma om ett biodrivmedel blivit överkompenserat jämförs produktionskostnaden plus skatt med marknadspriset för det fossila drivmedel som det ersätter. Det innebär att etanol för låginblandning och inblandning i E85 jämförs med bensin, medan etanol för inblandning i ED95, FAME för låg- och höginblandning, HVO samt DME jämförs med fossil diesel.

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

Den här metoden tillåter inte Energimyndigheten att redovisa exakta värden på överkompensation eller exakta värden på marginal till överkompensation. Istället görs en mer övergripande bedömning av överkompensation och eventuella marginaler till överkompensation. De punktskatter som ingår i den här övervakningsrapporten är de som gällde från den 1 januari 2018 till och med den 30 juni 2018.

### 3 Marknadsutveckling i Sverige

Användningen av flytande biodrivmedel uppgick under första halvåret 2018 till 8,6 TWh enligt preliminär statistik från SCB. Det är en jämförbart med första halvåret 2017 då motsvarande siffra var 8,5 TWh.

#### 3.1 Etanol

Etanol säljs genom låginblandning i bensin och genom höginblandning i produkterna E85, ED95 och ETBE. Användningen av etanol har minskat årligen sedan 2011.

Utleveranserna av E85 var enligt statistiken 29 000 kubikmeter under första halvåret av 2018 vilket är mer än 2017, då mängden var 20 000 kubikmeter.

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 m<sup>3</sup> per år. Sedan 2015 har deras produktion legat nära maxkapacitet.

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

#### Skattenivåer

Skattebefrielsen för etanol i E85 ökade från årsskiftet till 100 procent från tidigare 92 procent. Tabell 1 visar hur stort avdrag som medges för energiskatt, för koldioxidskatten medges avdrag i samtliga fall till 100 procent. Efter att reduktionsplikten trädde i kraft den 1 juli har dock skattebefrielsen för låginblandning av bensin tagits bort.

Tabell 1. Avdrag för energiskatt för etanol till olika drivmedel.

Drivmedel	Avdrag	Sedan
Etanol i bensin	88 procent	2017-08-01 t.o.m. 2018-06-31
ETBE i Bensin (den andel som framställts av biomassa)	100 procent	t.o.m. 2018-06-31
Etanol i E85	100 procent	2018-01-01
Etanol i ED95	100 procent	-

### Priser

Tidigare statsstödsrapporteringar visar att svenska företags genomsnittliga inköspriser för råvaror och etanol följer det europeiska spotpriset på etanol. Spotpriset utgörs till stor del av råvarukostnader men också av avtal, valutakurser och vinstmarginaler. Råvarukostnader varierar över tid och beror på hur utbud och efterfrågan ser ut. Den etanol som importeras till Sverige har ett kostnadstillägg för transport och eventuellt också för tull<sup>2</sup>.

Det europeiska spotpriset för etanol kallas T2 och anges som FOB i ARA<sup>3</sup>. Figur 1 visar att det genomsnittliga priset för etanol var lägre det första halvåret jämfört med helåret 2017. Råvarukostnaden för vete och majs, som är de vanligaste råvarorna till etanol i Sverige, har dock ökat något under första halvåret.



Figur 1. Prisutveckling för T2 etanol under 2017-2018 samt årsmedel för 2017 respektive första halvåret och resterande data för 2018. Källa: FO Licht.

### 3.2 FAME

FAME säljs genom låginblandning i bensin och i ren form under namnet B100. Under första halvåret 2018 var användningen av B100 densamma som första halvåret 2017. Samtidigt har användningen av ren HVO (HVO100) vuxit kraftigt, utan att ha tagit marknadsandelar från B100.

Användningen av låginblandad FAME ligger i stort sett kvar på samma nivåer som under första halvåret 2017. Det beror på att användningen av diesel har legat kvar på i stort sett samma nivå.

<sup>2</sup> Etanol som importeras från USA och Sydamerika ska betala en särskild tull vid import till Sverige.

<sup>3</sup> Free On Board – Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen. Free on board innebär att priset inkluderar lastning i någon av hamnarna inom denna region.

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

Perstorps anläggning i Fredrikstad togs i drift i januari 2017 och har nästintill fördubblat företagets produktionskapacitet som numera ligger på 280 000 m<sup>3</sup>. Majoriteten av Perstorps FAME säljs i Sverige.

### Skattenivåer

Införandet av den så kallade reduktionsplikten för bensin och dieselbränsle innebär att skatteavdragen för låginblandning slopas helt från 1 juli 2018. B100 har 100 procent skatteavdrag för både energi- och koldioxidskatt sedan 1 januari 2018.

### Priser

Priset på FAME till B100 styrs av det europeiska spotpriset på rapsolja men behöver inte följa den prisutvecklingen exakt. Priset på rapsolja beror på utbud och efterfrågan på raps. Det europeiska spotpriset på rapsolja anges som ex-mill<sup>4</sup> ARA<sup>5</sup>, i enheten kr/kg.

Det första halvåret 2018 sjönk priserna för FAME på europamarknaden (se Figur 2), sannolikt till följd av slopade importtullar från Argentina och Indonesien. Under den senare hälften av året har priset dock återhämtat sig och nådde under hösten rekordnivåer.



Figur 2. Prisutveckling för FAME 2017-2018, Euro/ton. Orange linje visar genomsnittspris för helåret 2017 respektive första halvåret och resterande data för år 2018. Källa: FO Licht.

<sup>4</sup> Pris vid tillverkningsplats/fabrik exklusive transport till köparen.

<sup>5</sup> Genomsnittspris vid tillverkningsplats/fabrik kring hamnarna Rotterdam, Antwerpen och Amsterdam (ARA).

### 3.3 HVO

HVO säljs som låginblandning samt i ren form under namnet HVO100. HVO är det största biodrivmedlet i Sverige och utgjorde under första halvåret 2018 nästan 70 procent av de totala biodrivmedelsleveranserna sett till energiinnehåll. Användningen av HVO100 var stabil under första halvåret, men minskade kraftigt efter att reduktionsplikten infördes. Anledningen till det kan vara att färre drivmedelsleverantörer valt att fortsätta leverera HVO100 för att försäkra sig om att kunna uppfylla reduktionsplikten.

Idag finns det framför allt tre stora HVO-leverantörer på den svenska marknaden; Preem AB, Neste AB och UPM Biofuels. Preem har produktion i Göteborg 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, utan Neste AB redovisar endast kostnaden för import av HVO till Sverige.

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 skogsindustri 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 råttalolja.

#### *Skatter*

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

#### *Priser*

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

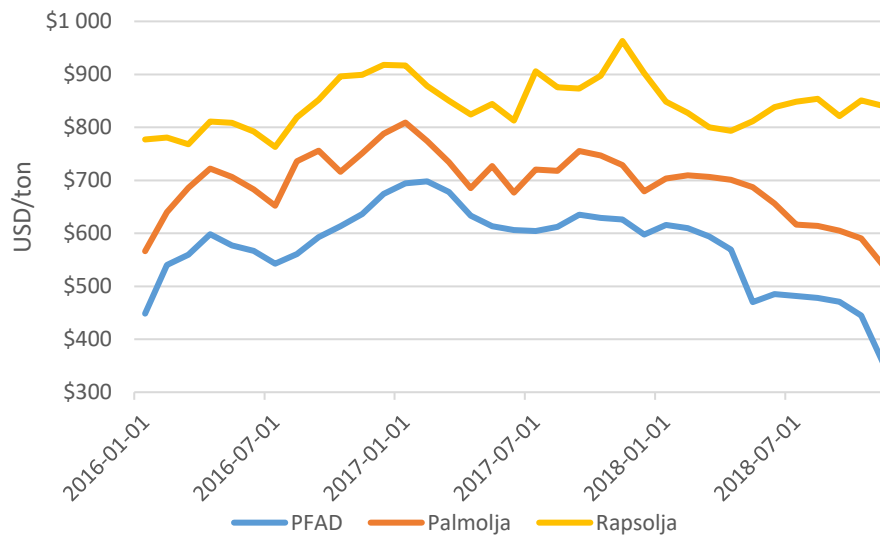
Kostnaden för att producera HVO beror till stor del på vilka råvaror som används. Olika råvaror kostar olika mycket beroende på tillgång och efterfrågan och varierar därför också över tid. Råvarornas pris varierar också beroende på hur köpekontrakten utformas. Den HVO som säljs i Sverige tillverkas av avfallsoljor, PFAD<sup>6</sup>, slakteriavfall, råttalolja, teknisk majsolja och rapsolja. År 2017 utgjorde HVO från PFAD 39 procent av den totala mängden i Sverige.

Det finns europeiska spotpriser på flertalet råvaror som kan användas till HVO-tillverkning. Några exempel finns i Figur 3 vilken visar att priserna för palmolja och PFAD har sjunkit under 2018 medan priset på rapsolja har varit mer stabilt och till och med ökat något på grund av dålig skörd i Europa. Ett genomsnitt av

---

<sup>6</sup> Palm fatty acid distillate, en fraktion som avskiljs från den råa palmoljan när den raffinerar.

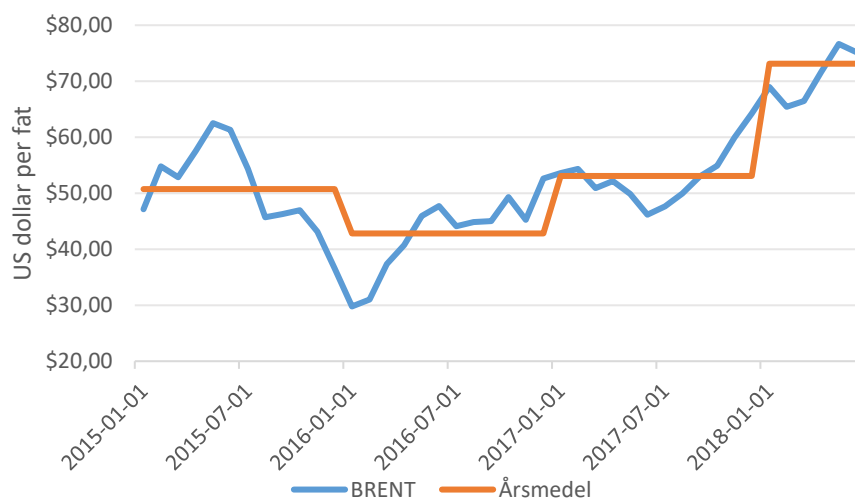
de tre priserna visar att priset sjunkit med nästan 9 procent under det första halvåret 2018.



Figur 3. Prisutveckling för ett antal olika oljor som används för produktion av HVO, 2016 – 2018. Källa: Världsbanken och Palm Oil Analytics (för PFAD).

#### 4 Oljepriset

Priset på råolja har fortsatt den uppåtgående trend som rådde under 2017 och som är en följd av den överenskommelse om produktionsbegränsning som OPEC beslutade hösten 2016. Ett ökande oljepris innebär förvisso att fossila drivmedel blir dyrare, men det har också en påverkan på spotpriserna för biodrivmedel. Eftersom Sverige är ett land som i stor grad är beroende av import av biodrivmedel påverkas därför även kostnaderna för biodrivmedel av oljepriset.



Figur 4. Prisutveckling för Brentolja, 2015 – 2018, löpande pris. Källa: Världsbanken<sup>7</sup>

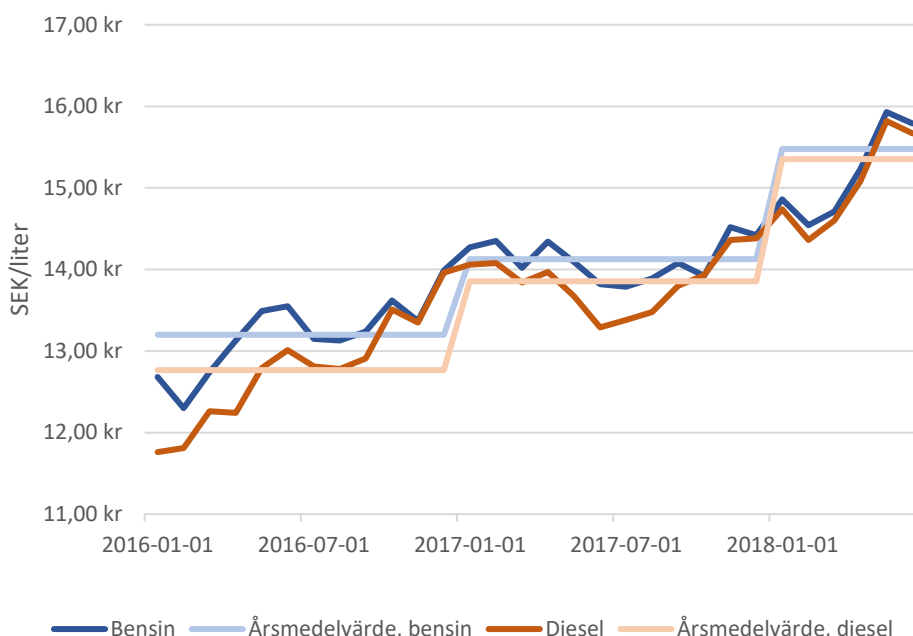
<sup>7</sup> <http://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets>

## 5 Bensin och diesel

Pumppriset för bensin och diesel har ökat under 2018 jämfört med 2017, se Figur 5. Den utvecklingen korrelerar väl med det ökade råoljepriset som redovisas i Figur 4. Skattesatserna för bensin och diesel under perioden januari till och med juni 2018 redovisas i Tabell 2 nedan.

Tabell 2. Skattenivåer för bensin och diesel (kr/liter) under perioden januari t.o.m. juni 2018. Källa: Skatteverket.

Drivmedel	Energiskatt	Koldioxidskatt	Total
Bensin MK 1	4,08	2,66	6,74
Diesel MK 1	2,65	3,29	5,94



Figur 5. Prisutveckling för bensin och diesel, 2016 – 2018. Källa: SPBI.

## 6 Energimyndighetens bedömning av överkompensation under perioden januari till och med juni 2018

I den här rapporten redogör Energimyndigheten för hur risken för överkompensation förändrats under första halvåret 2018 jämfört med resultatet för statsstödsrapporteringen för helåret 2017. Genom att studera utvecklingen av företagens råvarukostnader i relation till försäljningspriset för fossil bensin och diesel (exklusive moms) har en bedömning av förändrad risk för överkompensation gjorts.



#### *Överkompensationsbedömning för HVO*

Det är inte sannolikt att överkompensation har skett för HVO under första halvåret 2018. Marginalen till överkompensation har dock minskat något jämfört med rapporten för helåret 2017 eftersom råvarupriserna har sjunkit. Förutsättningarna är desamma för ren HVO som för låginblandad eftersom båda har varit helt skattebefriade. Dessa förhållanden kan därför anses gälla för båda.

#### *Överkompensationsbedömning för FAME*

För det första halvåret finns det en möjlighet att B100 har varit överkompenserad. Bedömningen är dock att det inte är sannolikt att B100 kommer att ha varit överkompenserad under hela 2018, eftersom prisutvecklingen under andra halvåret har pekats tydligt uppåt. Energimyndigheten ser inte någon risk för att låginblandad FAME har överkompenserats under vare sig första halvåret.

#### *Överkompensationsbedömning för etanol*

Vare sig låginblandad etanol, E85, ED95 eller ETBE löper någon risk att vara överkompenserad enligt Energimyndighetens analyser.