

Analysavdelningen
Ellen Svensson
016-544 24 52

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Rättelse av övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel år 2013

1. Inledning

Energimyndigheten har för år 2014 getts i uppdrag att till regeringen redovisa uppgifter i enlighet med kommissionens beslut i statsstödsärende N112/2004 och N592/2006 om skattebefrielse för biodrivmedel.

Sverige har åtagit sig att till kommissionen lämna årliga övervakningsrapporter för att visa att ingen överkompensation sker och om det skulle förekomma, justera stödordningen. Med överkompensation menas här att ett alternativt drivmedel, till följd av skattenedsättningen, skulle vara billigare än det fossila drivmedel det ersätter.

I samband med utskicket av remissen *Ändrad beskattning av vissa biodrivmedel (Fi2014/2485)*, vilken grundar sig på resultatet från övervakningsrapporten gällande 2013 års biodrivmedelsvolym, framkom uppgifter från berörda företag som föranledde Energimyndigheten att genomföra en revidering av rapportens kostnadsbalans för biodrivmedlet FAME. Revideringen ansågs som nödvändig för att få en så rättvisande bild som möjligt för biodrivmedlet, då det i det ursprungliga inlämnade materialet saknas ett producerande företag medan ett annat enligt egen utsago skickat in felaktiga uppgifter.

Energimyndigheten redovisar i denna rättelse en ny bedömning av överkompensation för hög- och låginblandad FAME, som genom statsstödbesluten varit skattenedsatt respektive skattebefriat.

2. Kostnadsjämförelser

I denna rapport jämförs kostnader för biodrivmedel med det fossila drivmedel som det ersätter, vilket innebär att biodiesel jämförs med diesel. Det ska noteras att kostnadsjämförelserna är förknippade med stora osäkerheter då kostnader kan skilja sig åt mellan olika företag samt variera över tid.

2.1 Redovisning av kostnadsposter

Redovisningen av kostnaderna för biodrivmedel sker enligt EU-kommissionens mall. De poster som redovisas är:

- A. Råvarukostnad
- B. Arbetskraftskostnad
- C. Kapitalkostnader
- D. Bearbetningskostnader
- E. Transportkostnader
- F. Försäljning av biprodukter
- G. Produktionskostnad
- H. Vinstmarginal
- I. Skatt
- J. Justering för energiinnehåll
- K. Referenspris för det fossila drivmedel som ersätts
- L Skillnad mellan biodrivmedel och det fossila drivmedel (J-K)

Energimyndigheten kan inte redovisa uppgifter som går att spåra till ett specifikt företag av sekretesskäl. Därför väljer vi här att redovisa varje punkt ovan på ett sätt som inkluderar alla företag som har gjort skatteavdrag. Detta beräkningssätt visar huruvida överkompensation föreligger totalt sett men ger inte svar på huruvida överkompensation föreligger i enskilda steg i kedjan.

2.2 Antaganden om referenspriser

I bedömningen spelar referenspriset stor roll, dvs. priset på diesel. För detta bränsle har Energimyndigheten ingen möjlighet att begära ut uppgifter från aktörer. Energimyndigheten utgår istället från de marknadspriser som gällt under det gångna året.

Priset som Energimyndigheten utgår ifrån är genomsnittligt dieselpriis för år 2013 enligt SPBI¹. Eftersom nästintill all diesel inkluderar 5 % låginblandning innebär det att en justering måste göras för att få fram kostnaden för de rena fossila bränslena. Det antas att övriga kostnader, det som kallas för bruttomarginal, är lika stora oavsett om det är drivmedel med eller utan låginblandning.

¹ Svenska Petroleum- & Biodrivmedel Institutet

Datum
2014-09-09

Tabell 1: Beräkningsförutsättningar referenspris för bensen och diesel år 2013

	Produktkostnad	Bruttomarginal	Skatt	Total exkl. moms	Total inkl. moms
Diesel B5	5,13	0,82	4,61	10,56	13,20
Ren diesel	4,98	0,82	4,84	10,65	13,29

Källa: SPBI samt Energimyndighetens beräkningar

2.3 Skattesatser och värmevärden

I Tabell 2 redovisas skattesatserna för bensen och diesel 2013. Naturgas är inte belagd med energiskatt då den används som drivmedel, utan är enbart belagd med koldioxidskatt. I Tabell 3 redovisas de värmevärden som använts vid omräkning för drivmedel.

Tabell 2: Skattesatser år 2013 för drivmedel

Bränsle	Enhet	Energiskatt	Koldioxidskatt	Total skatt
Diesel, MK1	kr/liter	1,76	3,09	4,86
Låginblandad FAME	kr/liter	0,28	-	0,28

Källa: Skatteverket

Tabell 3: Värmevärden för drivmedel.

Bränsle	Enhet	Energiinnehåll (kWh/enhet)	Energiinnehåll (MJ/enhet)
Diesel	1 liter	9,8	35,28
FAME	1 liter	9,2	33,01

Källa: Energimyndigheten

2.4 Kostnadsjämförelse för FAME

I tabellerna nedan jämförs beräknade genomsnittskostnader för låginblandad (Tabell 4) och höginblandad FAME (Tabell 5) samt diesel under år 2013. Kostnadsberäkningen utgår från de enkätsvar som Energimyndigheten tagit del av. För FAME har samtliga kostnader tagits fram genom att räkna fram ett volymvägt snitt mellan de genomsnittliga import- och produktionskostnaderna för biodiesel. Nedan följer en förklaring till de olika kostnadsposterna.

A. Råvarukostnad: Beroende på vilken typ av aktör företagen är, lämnar de uppgifter om inköpspris för importerad FAME alternativt råvarupris för inhemskt producerad FAME.

B. Arbetskraftskostnad: I denna post ingår arbetskraftskostnader som specifikt går att härleda till hanteringen av FAME.

C. Kapitalkostnader: I denna post ingår kapitalkostnader som specifikt går att härleda till hanteringen av FAME.

D. Bearbetningskostnader och övriga kostnader: Här inkluderas övriga kostnader, intäkter vid försäljning av bioprodukter och bruttomarginal. För att kostnadstotalen för FAME ska bli jämförbar med kostnadstotalen för den fossila motsvarigheten anges samma bruttomarginal som för diesel, dvs. alla fasta kostnader som företagen har bör fördelas till lika stor del (per volym) på samtliga produkter. För 2013 uppmäts bruttomarginalen till 0,82 kronor per liter diesel.

E. Transportkostnader: I denna post ingår transportkostnader för de aktörer som importerar, producerar eller köper FAME.

F. Försäljning av biprodukter: Denna kostnad kan inte redovisas eftersom den kan härledas till specifika företag. Posten tas hänsyn till genom att den är inkluderad i kostnadspost D.

G. Produktkostnad Summering av kostnadsposterna A-F.

H. Vinstmarginal: Bruttomarginalen inkluderar vinst och då bruttomarginalen inkluderas i övriga kostnader innebär det att vinst redan ingår i kalkylen.

I. Skatt. Gäller enbart för låginblandad FAME och ej för höginblandade då dessa är skattebefriade, se Tabell 2.

J. Justering för energiinnehåll: Eftersom FAME har lägre energiinnehåll än diesel måste detta korrigeras för i kostnadsberäkningen. Detta görs enligt de värmevärden som redovisas i Tabell 3.

Datum
2014-09-09**Tabell 4: Kostnadskalkyl för låginblandad FAME jämfört med diesel under år 2013 (kr/l).**

Kostnadspost	Kr/l
A. Råvarukostnad	7,54
B. Arbetskraftskostnad	0,03
C. Kapitalkostnader	0,09
D. Bearbetningskostnader och övriga kostnader	0,87
E. Transportkostnader	0,08
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktkostnad	8,62
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,28
J. Justering för energiinnehåll	9,51
K. Referenspris för diesel	10,65
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (I-J)	-1,13

Kostnadskalkylen visar att FAME till låginblandning uppgått till en lägre nivå än diesel under året vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt skett under år 2013.

Tabell 5: Kostnadskalkyl för höginblandad FAME jämfört med diesel under år 2013 (kr/l).

Kostnadspost	Kr/l
A. Råvarukostnad	7,64
B. Arbetskraftskostnad	0,13
C. Kapitalkostnader	0,18
D. Bearbetningskostnader och övriga kostnader	0,98
E. Transportkostnader	0,34
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktkostnad	9,27
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,00
J. Justering för energiinnehåll	9,91
K. Referenspris för diesel	10,65
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (I-J)	-0,74

Kostnadskalkylen visar att FAME till höginblandning uppgått till en lägre nivå än diesel under året vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt skett under år 2013.

Datum
2014-09-09

3. Slutsatser

Ovanstående reviderade kostnadsberäkningar tyder på att överkompensation troligtvis skett år 2013 för höginblandad och låginblandad FAME till följd av skattebefrielsen, dock på andra nivåer än i tidigare inrapporterat underlag, se tabell 4 och 5. Orsaken är genomgående minskande kostnader i kombination med att dieselpriiset fortfarande ligger på en högre nivåer jämfört med år då överkompensation inte skett.