

Avdelningen för systemanalys, försörjningstrygghet och statistik

Enheten för utsläppshandel och drivmedel

Ulf Jonson

016-544 20 00

hbk@energimyndigheten.se

Regeringskansliet

Infrastrukturdepartementet

i.registrator@regeringskansliet.se

Övervakningsrapport avseende skattereduktion för flytande biodrivmedel under perioden januari till och med juni 2019

Slutsatsen i denna rapport är att det inte torde vara någon risk för att något biodrivmedel har varit överkompenserat under första halvåret 2019. De slutgiltiga analyserna kommer dock först efter att Energimyndigheten samlat in underlag från stödmottagarna för helåret 2019 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 har Sverige enligt stödbeslutet (SA.48069), åtagit sig att vidta åtgärder för att undvika framtida överkompensation. 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 för flytande biodrivmedel 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 2019 fick myndigheten i uppdrag att ta fram underlag till Infrastrukturdepartementet i enlighet med EU-kommissionens beslut i statsstödsärende SA.43301¹ om skattebefrielse för flytande biodrivmedel och i tillämpliga fall SA.48069 om skattelättnader för rena och höginblandade

¹ Ersattes den 1 juli 2018 av statsstöds godkännande SA.48069.

flytande biodrivmedel. Regleringsbrevet anger att underlaget ska sammanställas i två rapporter, en som ska levereras den 27 februari 2019 och en som ska levereras den 13 december 2019.

Rapporten som levererades den 27 februari 2019 innehöll en bedömning av huruvida överkompensation förekommit under helåret 2018. Bedömningen grundade sig på uppgifter om produktionskostnader som de företag som fått ta del av skattereduktionen 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 2019. Bedömningen baserades på de rapporterande företagens egna bedömningar av produktionskostnadernas utveckling under 2019.

Denna övervakningsrapport levereras till Infrastrukturdepartementet den 13 december 2019 och gäller för perioden januari till och med juni 2019. Enligt regleringsbrevet ska denna övervakningsrapport innehålla en utvidgad marknadsanalys och en bedömning av om överkompensation förekommit för första delen av 2019.

2 Metod

Metod för bedömning av överkompensation under perioden januari till juni 2019

Enligt Energimyndighetens regleringsbrev för 2019 ska övervakningsrapporten gällande perioden januari till juni 2019 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 2019 till och med den 30 juni 2019.

3 Marknadsutveckling i Sverige

Användningen av flytande biodrivmedel uppgick under första halvåret 2019 till 7,96 TWh enligt preliminär statistik från SCB och Energimyndigheten. Det är jämförbart med första halvåret 2018 då motsvarande siffra var 7,85² TWh.

3.1 Etanol

Etanol säljs genom låginblandning i bensin och genom höginblandning i produkterna E85, ED95 och ETBE. Stödbeslutet för 2019 gäller bara höginblandade biodrivmedel, d.v.s. etanol i E85 och ED95. Användningen av etanol har stadigt minskat fram till 2017 då minskningen planade ut och en ökning ses 2018 jämfört med 2017³.

Utleveranserna av E85 var enligt statistiken 27 000 kubikmeter under första halvåret av 2019 vilket är något mindre jämfört med samma period 2018, då mängden var 29 000 kubikmeter. För ED95 finns ingen statistik av leveranser att tillgå på grund av att inget finns att redovisa, att statistiken är alltför osäker för att redovisas eller att uppgifterna är sekretessbelagda.

Sveriges största producent av drivmedelsetanol är Lantmännen Agroetanol. Andra producenter är Domsjö Fabriker och St1. Lantmännen Agroetanols anläggning finns i Norrköping och har en produktionskapacitet på 230 000 m³ per år. Domsjö Fabrikers anläggning ligger i Örnsköldsvik och har en kapacitet om cirka 17 000 m³ per år. St1 producerar etanol i Göteborg och har en kapacitet på 5 000 m³ per år.

Skattenivåer

I och med att reduktionsplikten trädde i kraft den 1 juli 2018 begränsades avdragsmöjligheten för vissa biodrivmedel. För att avdrag ska få ske för biodrivmedel som utgör bensin eller diesel måste bränslet till mer än 98 volymprocent ha framställts av biomassa. För etanol i E85 och ED95 tillåts avdrag för energiskatt och koldioxidskatt till 100 procent.

Priser

Tidigare statsstödsrapporteringar visar att svenska företags genomsnittliga inköpspriser för råvaror och etanol följer det europeiska priset på etanol. Priset avgörs 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 för tull⁴.

² Underlaget för halvårsrapport för 2018 inkluderade biogas, därför skiljer sig denna siffra från tidigare angivet värde.

³ ER 2019:14

⁴ För etanol som importeras från tredje land eller från land som saknar frihandelsavtal tillkommer en tulltaxa, för närvarande 6,5 %.

Det europeiska front month-priset för etanol kallas T2 och anges som FOB i ARA⁵. Figur 1 visar att det genomsnittliga priset för etanol var högre det första halvåret 2019 jämfört med helåret 2018.

Råvarukostnaden för vete och majs, som är de vanligaste råvarorna till etanol i Sverige, har i stort sett varit oförändrade under första halvåret 2019 jämfört med helåret 2018.



Figur 1. Prisutveckling för T2 etanol (front month) under 2017-2019 samt årsmedel för 2017 - 2018 respektive första halvåret för 2019. Källa: FO Licht.

3.2 FAME

FAME säljs genom låginblandning i diesel och i ren form under namnet B100. Det är endast FAME i ren form som täcks av stödbeslutet. Under första halvåret 2019 var användningen av B100 mer än dubbelt så stor som första halvåret 2018. Samtidigt har användningen av ren HVO (HVO100) minskat kraftigt.

Även användningen av låginblandad FAME har ökat. Under första halvåret 2019 ses en ökning med cirka 35 procent jämfört med motsvarande period 2018. Att marknaden reagerade så kan bero på ikraftträdandet av reduktionsplikten den 1 juli 2019.

⁵ 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; Adesso Bioproducts AB (tidigare Perstorp Bioproducts AB) och Ecobränsle AB. Sedan 1 december 2018 är Adesso Bioproducts AB ansvarig för leveranser av FAME, medan Perstorp Bioproducts AB fortsatt sköter produktionen i Stenungssund. Adesso Bioproducts AB är den största leverantören och med produktionsanläggningarna i Stenungssund och i Fredrikstad, Norge har de en årlig kapacitet om cirka 260 000 m³.

Ecobränsle AB är näst största producent av FAME i Sverige med en årlig kapacitet på 48 000 m³. De har sin produktion i Karlshamn. I Sverige produceras FAME också av ett flertal mindre aktörer som tar fram relativt små volymer.

Skattenivåer

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

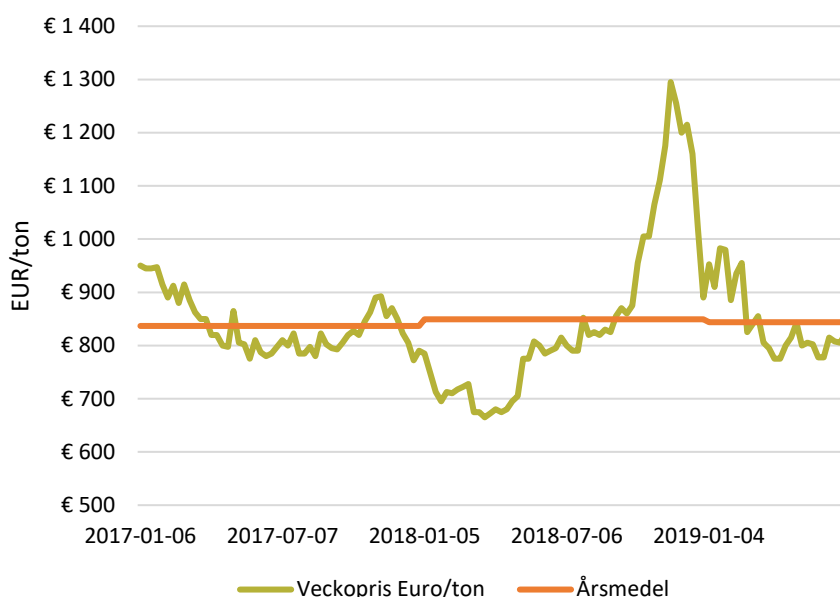
Priser

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-mill⁶ ARA⁷, i enheten kr/kg.

Från att ha legat väldigt lågt första halvåret 2018 och nått rekordhöjder under hösten har priserna under första halvåret 2019 stabiliserats kring mer normala prisnivåer (se Figur 2).

⁶ Pris vid tillverkningsplats/fabrik exklusive transport till köparen.

⁷ Genomsnittspris vid tillverkningsplats/fabrik kring hamnarna Rotterdam, Antwerpen och Amsterdam (ARA).



Figur 2. Prisutveckling för FAME 2017-2019, Euro/ton. Orange linje visar genomsnittspris för helåret 2017 - 2018 respektive första halvåret 2019. Källa: FO Licht.

3.3 HVO

HVO säljs som låginblandning samt i ren form under namnet HVO100. För att omfattas av skattebefrielse ska drivmedlet innehålla över 98 volymprocent biodrivmedel. HVO är det största biodrivmedlet i Sverige och utgjorde under första halvåret 2019 drygt 60 procent av de totala biodrivmedelsleveranserna sett till energiinnehåll.

Användningen av HVO100 var stabil under första halvåret 2019, men volymerna är kraftigt minskade 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.

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 råttallolja.

Skatter

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

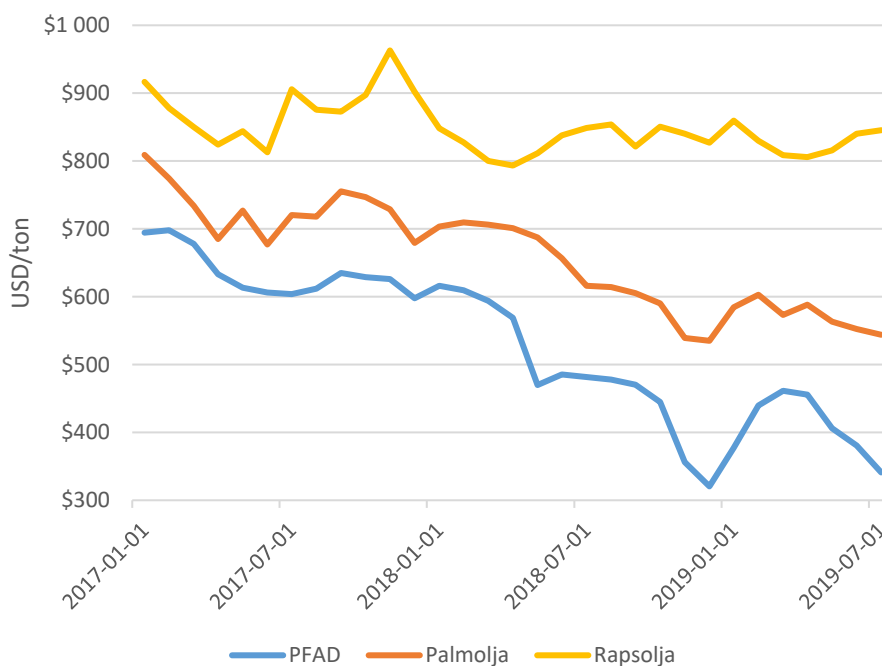
Priser

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 avfallsolja, PFAD⁸, slakteriavfall, råttallolja, teknisk majsolja och rapsolja.

PFAD stod för 46 procent (energi) av råvarubasen för den totala mängden HVO i Sverige under 2018⁹.

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 stadigt sjönk under 2018 och återhämtade sig tillfälligt under våren 2019 för att sedan fortsätta sjunka. Priset på rapsolja har varit mer stabilt och till och med ökat något.



⁸ Palm fatty acid distillate, en fraktion som avskiljs från den råa palmoljan när den raffinerar.

⁹ ER 2019:14

Figur 3. Prisutveckling för ett antal olika oljor som används för produktion av HVO, 2017 – 2019. Källa: Världsbanken och Palm Oil Analytics (för PFAD).

4 Oljepriset

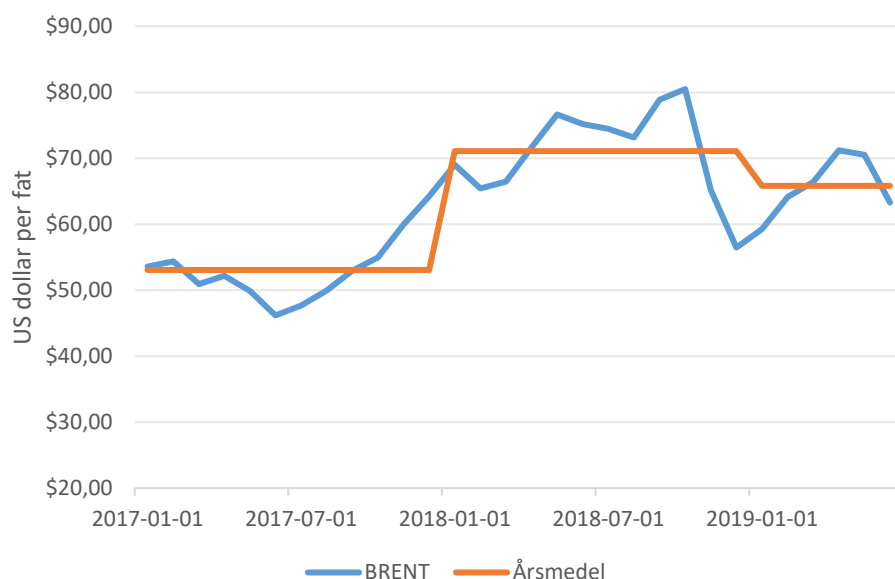
Priset på råolja fortsatte 2018 den uppåtgående trend som rådde under 2017 som följd av den överenskommelse om produktionsbegränsning som OPEC beslutade hösten 2016. Sedan var 2018 i mångt en balansgång mellan å ena sidan en rekordhög amerikansk skifferoljaexport där både IEA, EIA och OPEC successivt höjde produktionsprognoserna för 2018 och 2019, och å andra sidan samarbetet inom OPEC+ för att begränsa produktion.

Under den tidiga våren 2018 drogs marknaden med i prishöjande faktorer som produktionsbegränsningar bland annat i Venezuela, Libyen och Nigeria, robusta efterfrågeförväntningar och en tilltro till samarbetet inom OPEC+. Senare under våren tillkom också en ökad oro för ett handelskrig mellan USA och Kina samt det faktum att USA gick ur det s k kärnvapenavtalet med Iran och hotade om nya sanktioner, bland annat mot landets oljeexport. Ett handelskrig mellan USA och Kina blev under sommaren ett faktum och har dels lett till en minskad kinesisk import av amerikansk råolja och dels ökat volatiliteten på marknaden.

Efter att USA meddelade nya planerade sanktioner mot Iran börjande marknaden snabbt kalkylera hur stora volymer från Iran som skulle utebli och Saudiarabien försäkrade att landet har kapaciteten att ersätta de volymer som skulle utebli från Iran, och ökade sin produktion ytterligare. Strax innan sanktionerna skulle träda ikraft i början av november meddelade dock USA att undantag till sanktionerna skulle ges. De åtta främsta mottagarna av iransk oljeexport fick undantag till sanktionerna i sex månader, under förutsättning att länderna drastiskt minskar sin import och till slut når en nollimport. Undantagen gjorde dock att det förväntade bortfallet av iransk olja i stora delar uteblev och priserna fortsatte att sjunka.

OPEC+ beslutade i december om ett nytt produktionsminskningsavtal där OPEC ska minska produktion om 800 000 fat per dag och övriga länder stå för en minskning om 400 000 fat per dag. Beslutet stärkte tillfälligt priserna i december, innan de fortsatt gick ned.

Början av 2019 inleddes med stärkta oljepriser, bland annat på grund av den minskade produktionen från OPEC+ och med sjunkande kommersiella oljelager i USA. Priserna var fortsatt volatila bland annat på grund av sanktioner mot Iran och Venezuela, problem med kontaminerad olja i Ryssland och handelskrig mellan USA och Kina.



Figur 4. Prisutveckling för Brentolja, 2016 – 2019, löpande pris. Källa: Världsbanken¹⁰

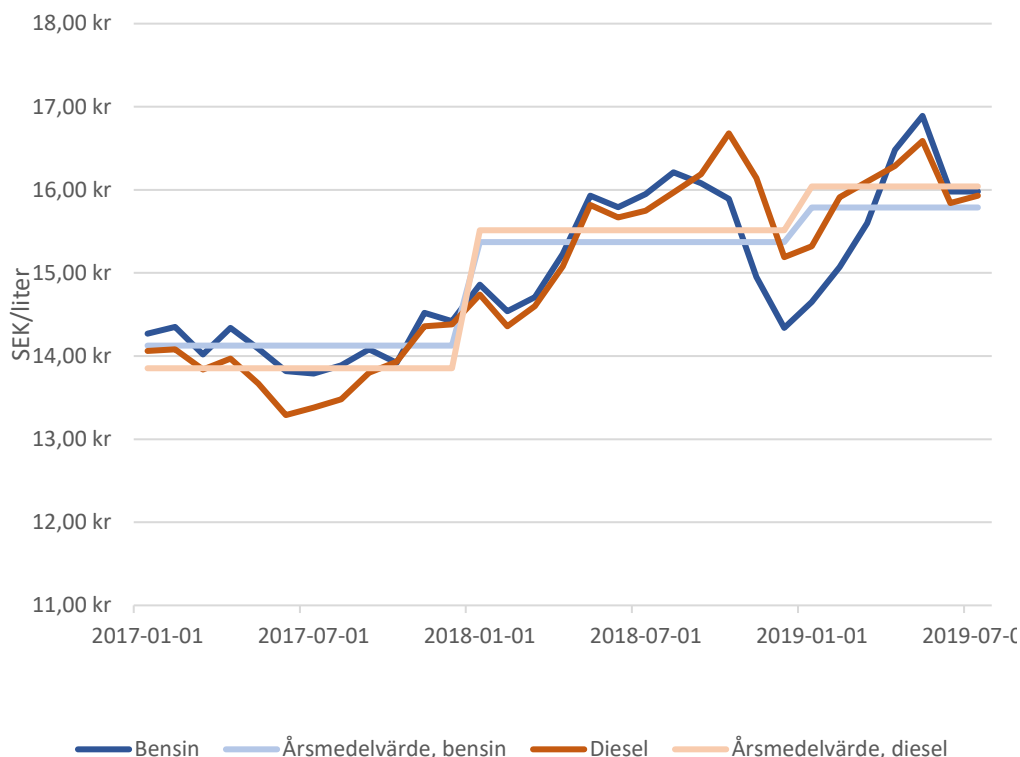
5 Bensin och diesel

Pumppriset för bensin och diesel har ökat under första halvåret 2019 jämfört med helåret 2018, se Figur 5. Utvecklingen korrelerar med råoljepriset som redovisas i Figur 4, dock har pumppriset på drivmedel stigit något även fast medelpriset på råolja minskat. Skattesatserna för bensin och diesel under perioden januari till och med juni 2019 redovisas i Tabell 1 nedan.

Tabell 1. Skattenivåer för bensin och diesel (kr/liter) under perioden januari t.o.m. juni 2019. Källa: Skatteverket.

Drivmedel	Energiskatt	Koldioxidskatt	Total
Bensin MK 1	4,08	2,62	6,70
Diesel MK 1	2,48	2,24	4,72

¹⁰ <http://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets>



Figur 5. Prisutveckling för bensin och diesel, 2017 – 2019. Källa: SPBI.

6 Energimyndighetens bedömning av överkompensation under perioden januari till och med juni 2019

I den här rapporten redogör Energimyndigheten för hur risken för överkompensation förändrats under första halvåret 2019 jämfört med resultatet för statsstödsrapporteringen för helåret 2018. 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, se även sammanställning i Tabell 2.

Överkompensationsbedömning för HVO

Det är inte sannolikt att överkompensation har skett för HVO under första halvåret 2019. Marginalen till överkompensation har dock minskat något jämfört med rapporten för helåret 2018 eftersom råvarupriserna har sjunkit.

Överkompensationsbedömning för FAME

Det är inte sannolikt att överkompensation har skett för B100 under första halvåret 2019. Marginalen till överkompensation har minskat något jämfört med rapporten för helåret 2018.

Överkompensationsbedömning för etanol

Vare sig etanol i E85 eller ED95 löper någon risk att vara överkompenserad enligt Energimyndighetens analyser. Dock har marginalen för ED95 minskat något jämfört med helåret 2018.

Tabell 2 Sammanställning av kostnadsposter för bedömning av eventuell överkompensation.

Kostnadspost	HVO100	B100	E85	ED95
Råvarukostnad	9,05 kr	8,30 kr	5,32 kr	6,08 kr
Arbetskraftskostnad	0,05 kr	0,30 kr	0,00 kr	0,06 kr
Kapitalkostnader	0,04 kr	0,10 kr	0,08 kr	0,09 kr
Övriga kostnader	4,70 kr	4,73 kr	5,01 kr	5,16 kr
Transportkostnader	0,06 kr	0,17 kr	0,60 kr	0,08 kr
Försäljning av biprodukter	0,00 kr	0,00 kr	0,00 kr	0,00 kr
Produktkostnad	13,91 kr	13,59 kr	11,01 kr	11,47 kr
Skatt	0,00 kr	0,00 kr	0,00 kr	0,00 kr
Kostnad produkt + skatt	13,91 kr	13,59 kr	11,01 kr	11,47 kr
Justering för energiinnehåll	14,44 kr	14,53 kr	16,99 kr	19,05 kr
Referenspris för fossilt drivmedel	12,41 kr	12,41 kr	12,30 kr	12,41 kr
Skillnad	2,02 kr	2,11 kr	4,69 kr	6,63 kr