

Avdelningen för systemanalys, försörjningstrygghet och statistik  
Enheten för utsläppshandel och drivmedel  
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 2020

Slutsatsen i denna rapport är att det inte bedöms vara någon risk för att något höginblandat eller rent biodrivmedel har varit överkompenserat under första halvåret 2020. De slutgiltiga analyserna kommer dock först efter att Energimyndigheten samlat in underlag från stödmottagarna för helåret 2020 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 2021.

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 2020 fick myndigheten i uppdrag att ta fram underlag till Infrastrukturdepartementet i enlighet med EU-kommissionens beslut i statsstödsärende SA.48069 om skattelättnader för rena och höginblandade flytande biodrivmedel. Regleringsbrevet anger att underlaget ska

sammanställas i två rapporter, en som ska levereras den 28 februari 2020 och en som ska levereras den 11 december 2020.

Rapporten som levererades den 28 februari 2020 innehöll en bedömning av huruvida överkompensation förekommit under helåret 2019. Bedömningen var att det sannolikt inte hade förekommit överkompensation och grundade sig på uppgifter om produktionskostnader som de företag som fått ta del av skattelättnaden 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 2020. Bedömningen baserades på de rapporterande företagens egna bedömningar av produktionskostnadernas utveckling under 2020.

Denna övervakningsrapport levereras till Infrastrukturdepartementet den 11 december 2020 och gäller för perioden januari till och med juni 2020. Enligt regleringsbrevet ska denna övervakningsrapport innehålla en utvidgad marknadsanalys och en bedömning av om överkompensation förekommit för första delen av 2020.

## 2 Metod

### *Metod för bedömning av överkompensation under perioden januari till juni 2020*

Enligt Energimyndighetens regleringsbrev för 2020 ska övervakningsrapporten gällande perioden januari till juni 2020 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 inblandning i E85 jämförs med bensin medan etanol för inblandning i ED95, FAME för höginblandning samt HVO 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 skattesatser som används i beräkningarna i den här övervakningsrapporten är de som gällde från den 1 januari 2020 till och med den 30 juni 2020.

### 3 Marknadsutveckling i Sverige

Leveranserna av flytande biodrivmedel (inklusive låginblandad) uppgick under första halvåret 2020 till 7,58 TWh enligt preliminär statistik från SCB och Energimyndigheten. Det är något lägre än vad som levererades första halvåret 2019 då motsvarande siffra var 7,96 TWh.

#### 3.1 Etanol

Etanol säljs genom låginblandning i bensin och genom höginblandning i produkterna E85 och ED95. Stödbeslutet för 2020 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 tillfälligt sågs för 2018<sup>1</sup>. Under 2019 har användningen av etanol åter minskat.

Utleveranserna av E85 var enligt den officiella statistiken statistiken från SCB<sup>2</sup> 14 600 kubikmeter under första halvåret av 2020 vilket är avsevärt mindre jämfört med samma period 2019, då mängden var 27 000 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 Agroetanol's anläggning finns i Norrköping och har en produktionskapacitet på 230 000 m<sup>3</sup> per år. 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

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 tull<sup>3</sup>.

---

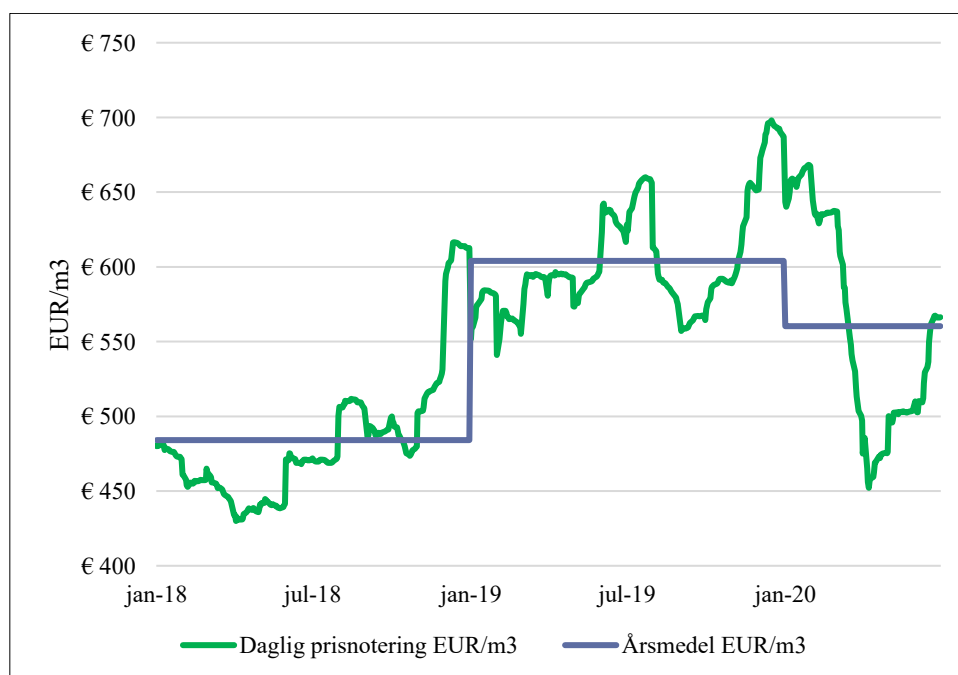
<sup>1</sup> ER 2020:26

<sup>2</sup> Månatlig bränsle-, gas- och lagerstatistik, SCB

<sup>3</sup> 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 ARA<sup>4</sup>. Figur 1 visar att det genomsnittliga priset för etanol var lägre det första halvåret 2020 jämfört med helåret 2019. Priserna gjorde ett kraftigt fall i mars och april 2020 och återhämtade sig senare något.

Råvarukostnaden för vete och majs, som är de vanligaste råvarorna till etanol i Sverige, har stigit något för vete och minskat något för majs under första halvåret 2020 jämfört med helåret 2019.



Figur 1. Prisutveckling för T2 etanol (front month) under 2018-juni 2020 samt årsmedel för 2018 - 2019 respektive första halvåret för 2020. 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 2020 hade leveranserna av B100 gått ner cirka 30 procent jämfört med första halvåret 2019 enligt den officiella statistiken från SCB<sup>5</sup>. Samtidigt har även leveranserna av ren HVO (HVO100) fortsatt att minska.

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

<sup>4</sup> Free On Board – Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen. Free on board innebär att priset inkluderar lastning i någon av hamnarna inom denna region.

<sup>5</sup> Månatlig bränsle-, gas- och lagerstatistik, SCB

produktionsanläggningarna i Stenungssund och i Fredrikstad, Norge har de en årlig kapacitet om cirka 260 000 m<sup>3</sup>.

Ecobränsle AB är näst största producent av FAME i Sverige med en årlig kapacitet på 48 000 m<sup>3</sup>. De har sin produktion i Karlshamn. I Sverige produceras FAME också av ett flertal mindre aktörer som tar fram relativt små volymer.

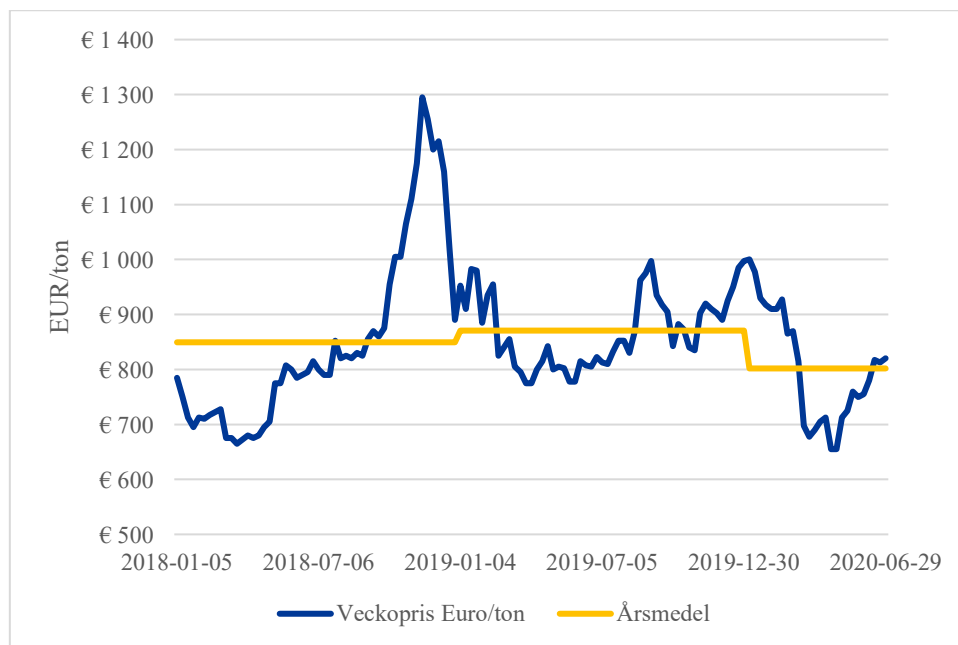
### Skattenivåer

Införandet av reduktionsplikten för bensen och dieselbränsle innebar 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-mill<sup>6</sup> ARA<sup>7</sup>, i enheten kr/kg.

Från att ha legat väldigt lågt första halvåret 2018 och nått rekordhöjder under hösten 2018 stabiliserades priserna under 2019 kring mer normala nivåer. Även för FAME märktes ett prisfall under våren 2020, och en återhämtning den senare delen av det första halvåret (se Figur 2).



Figur 2. Prisutveckling för FAME 2018- juni 2020, Euro/ton. Orange linje visar genomsnittspris för helåret 2018 - 2019 respektive första halvåret 2020. Källa: FO Licht.

<sup>6</sup> Pris vid tillverkningsplats/fabrik exklusive transport till köparen.

<sup>7</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. För att omfattas av skattebefrielse ska drivmedlet innehålla över 98 volymprocent biodrivmedel. HVO är det största biodrivmedlet i Sverige och utgjorde under första halvåret 2020 drygt 70 procent av de totala biodrivmedelsleveranserna sett till energiinnehåll varav HVO100 stod för 12 procent. Under första halvåret 2020 var leveranserna av HVO100 generellt lägre än motsvarande period 2019<sup>8</sup>.

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

Hållbar HVO som höginblandas har 100 procent nedsättning av energiskatt och koldioxidskatt.

#### Priser

Försäljningspriset på HVO100 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>9</sup>, slakteriavfall, råttallolja, teknisk majsolja och rapsolja.

PFAD stod för 36 procent (energi) av råvarubasen för den totala mängden HVO i Sverige under 2019<sup>10</sup>.

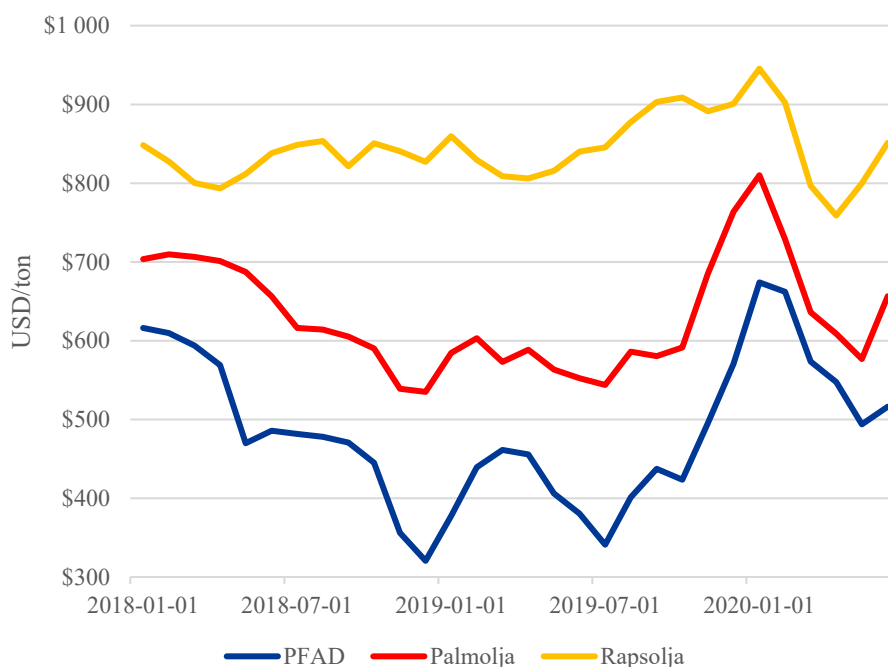
Det finns europeiska spotpriser på flertalet råvaror som kan användas till HVO-tillverkning. Några exempel finns i Figur 3 vilken visar att priserna för palmolja och PFAD steg stadigt under senare halvan av 2019 och nådde en topp i början

<sup>8</sup> Månatlig bränsle-, gas- och lagerstatistik, SCB

<sup>9</sup> Palm fatty acid distillate, en fraktion som avskiljs från den råa palmoljan när den raffineras.

<sup>10</sup> ER 2020:26

av 2020 för att falla kraftigt under våren. Även för dessa råvaror ses en återhämtning senare delen av första halvåret 2020. Priset på rapsolja har varit mer stabilt men även det sjönk under första delen av 2020 och återhämtade sig till och med något kraftigare än de övriga.



Figur 3. Prisutveckling för ett antal olika oljor som används för produktion av HVO, 2018 – juni 2020. Källa: Världsbanken och Palm Oil Analytics (för PFAD).

#### 4 Oljepriset

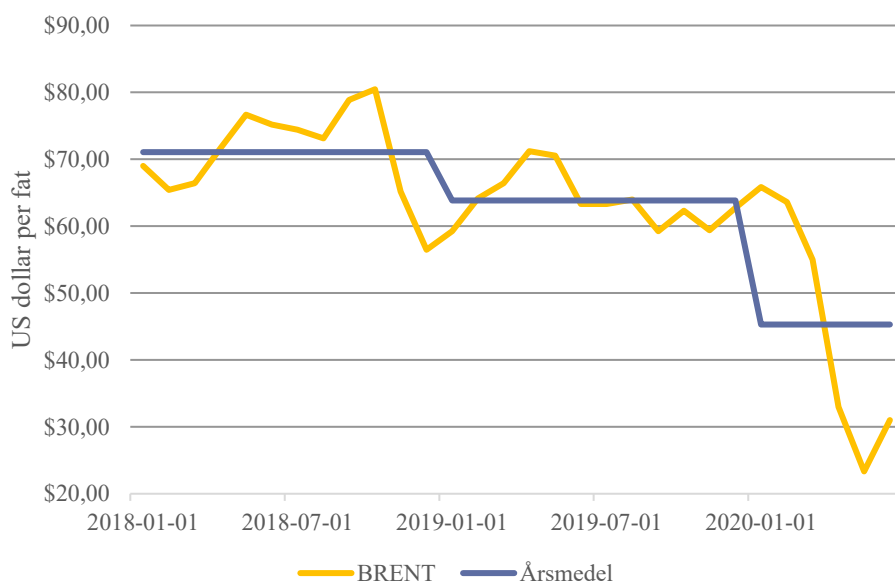
2019 inleddes med stärkta oljepriser. Trots ökade geopolitiska spänningar under året och incidenter som i vissa fall direkt har påverkat det fysiska utbudet av råolja har priset (Brent M+1) under 2019 endast under en kort period legat över USD70 dollar per fat. Sedan i maj 2019 har marknaden endast tillfälligt pressat priset upp mot USD65 per fat för att sedan sjunka igen. I genomsnitt har priset (Brent+M1) under 2019 legat på USD63,92 per fat, vilket kan jämföras med i genomsnitt USD71,63 under 2018. Grundläggande för marknaden var en förväntad efterfrågeminskning till följd av en dämpad ekonomisk tillväxt, förstärkt av handelskriget mellan USA och Kina, ett stort utbud från framför allt USA och höga globala lager. Dessa faktorer har tyngde ned marknaden under hela 2019 och dämpade de pristoppar som förekom. Så till den grad att till och med händelser som attacker mot fartyg i Hormuz-sundet under våren och sommaren och det tillfälliga avbrottet i kanske en av världens viktigaste oljeprocessanläggningar Abqaiq i Saudiarabien i september 2019 endast genererade tillfälliga prisstegringar med en relativ snabb återgång.

Handelskriget mellan USA och Kina dämpar hela den globala ekonomin och oljemarknaden har tydligt påverkats av en oro över minskad efterfrågan, dels i Kina och dels globalt som en del av den ekonomiska recessionen.

2020 inleddes med en prisuppgång på den globala oljemarknaden till följd av upptrappning av spänningarna i Mellanöstern. Priserna sjönk sedermera då både USA och Iran indikerade att man inte planerar ytterligare militär eskalering.

Tidigt under 2020 drogs även priset ned på grund av utbrottet av Covid-19 i Kina som medförde reserestriktioner och karantän. Det skedde en viss återhämtning under februari men i mars sjönk priset kraftigt igen då viruset fick spridning utanför Asien, och priset hamnade på sin lägsta notering på 17 år. Under april rådde en extraordinär situation på den globala oljemarknaden med hög volatilitet och osäkerhet. Till följd av ett priskrig mellan Saudiarabien och Ryssland och en kraftigt minskad efterfrågan till följd av Covid-19 mer än halverades priserna jämfört med priserna i januari och lageruppbyggnaden var hög under hela början av 2020.

I maj sågs starten på återhämtning och priserna började att stärkas bland annat på grund av överenskomna produktionsminskningar inom OPEC+. Även utanför OPEC+ minskade produktionen framför allt till följd av de låga priserna.



Figur 4. Prisutveckling för Brentolja, 2018 – juni 2020, löpande pris. Källa: Världsbanken<sup>11</sup>

## 5 Bensin och diesel

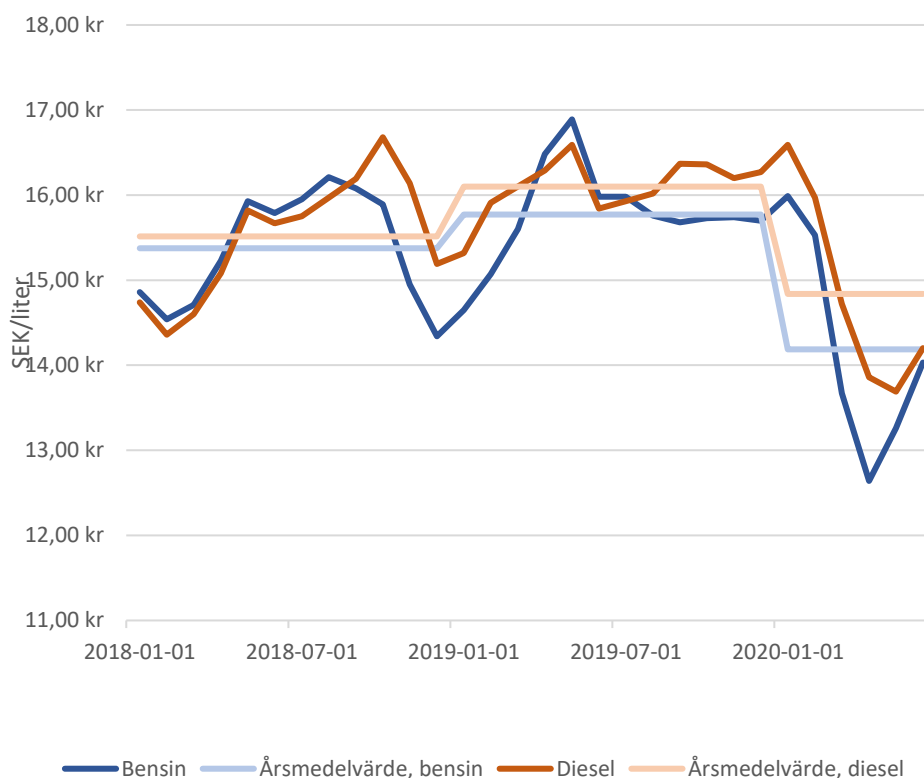
Pumppriset för bensin och diesel sjönk kraftigt under första halvåret 2020 jämfört med helåret 2019, se Figur 5. Utvecklingen korrelerar med råoljepriset som redovisas i Figur 4. Skattesatserna för bensin och diesel under perioden januari till och med juni 2020 redovisas i Tabell 1 nedan.

Tabell 1. Skattenivåer för bensin och diesel (kr/liter) under perioden januari t.o.m. juni 2020. Källa: Skatteverket.

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



Drivmedel	Energiskatt	Koldioxidskatt	Total
Bensin MK 1	4,10	2,59	6,69
Diesel MK 1	2,46	2,25	4,71



Figur 5. Prisutveckling för bensin och diesel, 2018 – juni 2020. Källa: SPBI.

## 6 Energimyndighetens bedömning av överkompensation under perioden januari till och med juni 2020

I den här rapporten redogör Energimyndigheten för hur risken för överkompensation förändrats under första halvåret 2020 jämfört med resultatet för statsstödsrapporteringen för helåret 2019. 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 föreligger mycket liten risk att överkompensation har skett för HVO under första halvåret 2020. Marginalen till överkompensation har ökat något jämfört med rapporten för helåret 2019 eftersom råvarupriserna har stigit.

**Överkompensationsbedömning för FAME**

Det är föreligger mycket liten risk att överkompensation har skett för B100 under första halvåret 2020. Marginalen till överkompensation har ökat jämfört med rapporten för helåret 2019

**Överkompensationsbedömning för etanol**

Vare sig etanol i E85 eller ED95 löper någon risk att vara överkompenserad enligt Energimyndighetens analyser. Dock har marginalen för etanol i E85 minskat något jämfört med helåret 2019.

Tabell 2 Sammanställning av kostnadsposter för bedömning av eventuell överkompensation.

Kostnadspost	HVO100	B100	E85
Råvarukostnad	13,76	8,66	6,32
Arbetskraftskostnad	0,47	0,13	0,04
Kapitalkostnader	0,91	0,11	0,05
Övriga kostnader	2,54	3,96	3,29
Transportkostnader	1,11	0,24	0,15
Försäljning av biprodukter	0,00	0,00	0,00
Produktkostnad	18,79	13,10	9,85
Skatt	0,00	0,00	1,20
<b>Kostnad produkt + skatt</b>	<b>18,79</b>	<b>13,10</b>	<b>11,05</b>
Justering för energiinnehåll	19,51	14,00	17,05
Referenspris för fossilt drivmedel	9,81	9,81	12,78
<b>Skillnad</b>	<b>9,71</b>	<b>4,20</b>	<b>4,27</b>