

Avdelningen för systemanalys, försörjningstrygghet och statistik
Enheten för utsläppshandel och drivmedel
hbk@energimyndigheten.se

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för rena och höginblandade flytande biodrivmedel under 2020

Sammanfattning

Resultatet från den här övervakningsrapporten visar att överkompensation sannolikt inte har förekommit för något rent eller höginblandat biodrivmedel under perioden januari till och med december 2020. Resultatet visar att risken för överkompensation ökade för B100 och för HVO100 under perioden jämfört med 2019. Jämfört med den indikativa rapporten har marginalen till överkompensation minskat för samtliga rena och höginblandade biodrivmedel.

1. Statsstödsreglerna för flytande biodrivmedel

Sverige använder sig av skattenedsättning för hållbara rena och höginblandade flytande biodrivmedel vilket klassas som driftstöd enligt unionsrättens regler om statsstöd. För att Sverige ska få tillämpa skattenedsättningen krävs ett godkännande från Europeiska kommissionen. Europeiska kommissionen har beslutat att rena och höginblandade biodrivmedel kan fortsätta att skattebefrias i Sverige även under 2021.

Sedan 2018-07-01 gäller reduktionsplikt för bensin och diesel. Därför får biodrivmedel som låginblandas i bensin och diesel inte någon skattebefrielse sedan dess. Denna övervakningsrapport avser därför endast de biodrivmedel som åtnjuter skattenedsättning.

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

I Energimyndighetens regleringsbrev för 2021 gavs i uppdrag att ta fram underlag till Infrastrukturdepartementet i enlighet med EU-kommissionens beslut i statsstödsärende SA 48069 om skattebefrielse för rena och höginblandade flytande biodrivmedel. Regleringsbrevet anger att underlaget ska levereras den 26 februari 2021.

Denna övervakningsrapport gäller för perioden januari till och med december 2020. Enligt regleringsbrevets instruktion ska den innehålla en bedömning av huruvida

överkompensation förelåg under 2020 och en översiktlig bedömning av om det riskerar att uppstå överkompensation under 2021.

2. Metod

För att avgöra huruvida överkompensation för rena och höginblandade flytande biodrivmedel förekom under 2020 har Energimyndigheten begärt in uppgifter gällande kostnader för produktion, import och inköp av biodrivmedel från rapporteringsskyldiga företag¹. Företagen har rapporterat in dessa uppgifter via Energimyndighetens e-tjänst för statsstödsrapportering. Regeringskansliet har bestämt vilka uppgifter som ska samlas in från företagen baserat på de krav som EU-kommissionen ställer.

Utöver kostnadsuppgifterna för 2020 har företagen också lämnat en uppskattning av hur deras volymer och kostnader kommer att utvecklas under 2021. De uppgifterna används för att få en fingervisning om resultatet för 2020 ser ut att gälla även för 2021. Energimyndigheten vill understryka att det finns stora osäkerheter i den typen av framåtblickande bedömning. Det är svårt för företagen att förutse hur priser och volymer för biodrivmedel utvecklas under ett år framåt. För 2020 har 13 företag lämnat in uppgifter till statsstödsrapporteringen för rena och höginblandade flytande biodrivmedel. Samma företag kan ha rapporterat för fler än ett biodrivmedel.

3. Marknadsutveckling i Sverige

Leveranserna av rena och höginblandade flytande biodrivmedel i Sverige har minskat det senaste året. Fram till att lagen om reduktionsplikt infördes 1 juli 2018 var det en stigande trend av användning av rena och höginblandade biodrivmedel.

En tänkbar förklaring till att användningen minskat kan vara att leverantörerna har minskat sina leveranser av HVO100 i samband med att reduktionsplikten infördes för att säkerställa tillräckliga volymer av låginblandad HVO, för att uppfylla plikten.

Under 2020 visar de preliminära uppgifterna att leveranserna av rena och höginblandade drivmedel minskade med 17 procent (energi) jämfört med 2019, vilket kan förklaras med att efterfrågan minskade på grund av pandemin.

Tabell 1 visar leveranserna av höginblandad etanol och ren biodiesel i Sverige från 2018 till och med 2020.

Tabell 1. Leveranser av höginblandad etanol och ren biodiesel 2018 - 2020, uttryckt i 1000 m³ och TWh.

2018		2019		2020	
1000 m ³	TWh	1000 m ³	TWh	1000 m ³	TWh

¹ Med rapporteringsskyldiga företag avses de företag som innehar hållbarhetsbesked och som producerar, importerar eller köper in biodrivmedel och gör skatteavdrag för det i Sverige.

	2018		2019		2020	
Bioetanol	58	0,34	43	0,25	22	0,13
BioHVO	397	3,75	218	2,06	205	1,94
BioFAME	95	0,87	161	1,48	119	1,09

Källa: SCB, Energimyndigheten, 2021.

3.1 Etanol

Etanol säljs genom låginblandning i bensen och genom höginblandning i produkterna E85², ED95³ och ETBE⁴. Användningen av etanol har minskat årligen sedan 2012 för att plana ut under 2017 och göra en liten ökning under 2018. Det trendbrottet förklaras av att användningen av E85 ökade under 2018 vilket kan berott på att möjligheten till fullt avdrag för energiskatt infördes 1 januari 2018. Under 2020 halverades i stort sett leveranserna av etanol i E85 jämfört med 2019.

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.

Förändringar av skattesatser på etanol

² E85 är ett biodrivmedel som till huvudsak består av etanol (cirka 79 till 85 procent etanol beroende på årstid) med resterande andel bensen. Drivmedlet ersätter bensen i personbilar.

³ ED95 är ett biodrivmedel som består av cirka 95 procent etanol och 5 procent tändförbättrare. Drivmedlet ersätter diesel i busstransporter och andra tunga transporter.

⁴ ETBE står för etyltertiärbutyleter och är ett så kallat oktanhöjande additiv till bensen som kan vara baserat på etanol.

Skatteavdraget för etanol som ingår i E85 har justerats flera gånger, se Tabell 2. Sedan 1 januari 2018 har etanol i E85 full skattebefrielse.

Tabell 2. Skatteavdrag för etanol som ingår i E85.

Fr.o.m.	Energiskatt	Koldioxidskatt
2015-01-01	100%	100%
2015-12-01	78%	100%
2016-01-01	73%	100%
2016-08-01	92%	100%
2018-01-01	100%	100%

Källa: Skatteverket, 2021.

Även för etanol som går till ED95 är avdragen för energiskatt och koldioxidskatt 100 procent.

Prisutveckling för etanol

Tidigare statsstödsrapporteringar visar att svenska företags genomsnittliga inköpspriser för råvaror och etanol följer det europeiska spotpriset på etanol⁵. Råvarukostnaderna förändras över tid och utvecklas beroende på hur utbud och efterfrågan ser ut. Den etanol som importeras till Sverige har ett kostnadstillägg för transport och eventuellt också för tull, beroende på ursprung och KN-nummer.

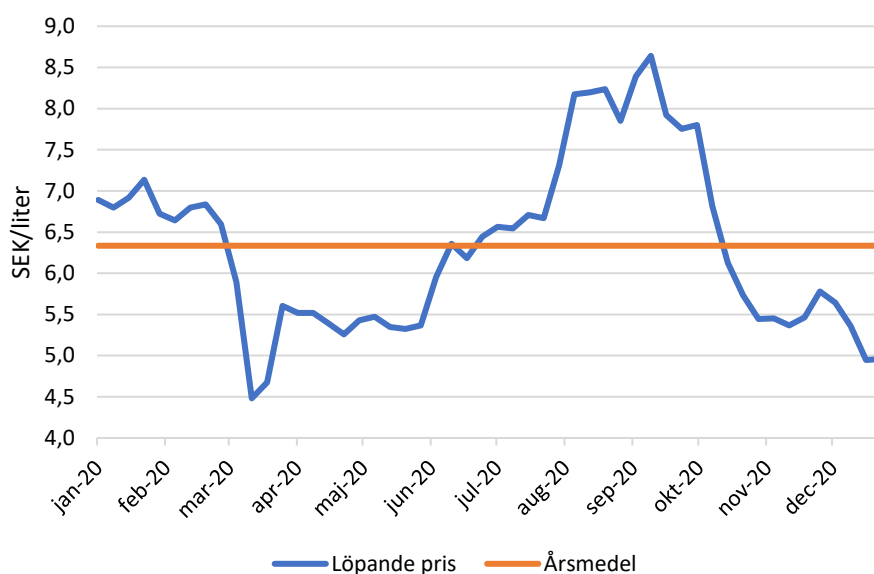
Det europeiska spotpriset för etanol kallas T2 och anges som FOB⁶ i ARA⁷. Priserna var relativt höga och stabila i början av 2020 men sjönk kraftigt på grund av minskad efterfrågan på etanol till drivmedel. Priserna var sedan relativt stabila under första delen av sommaren och steg något, detta kan möjligtvis förklaras med lättade reserestriktioner. Sämre tillgång på råvaror i augusti och september medförde att priserna steg för att sedan åter sjunka kraftigt i oktober som konsekvens av höga lagernivåer och en oro om hårdare reserestriktioner, se Figur 1.

⁵ Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel under året 2015.

⁶ INCO-term och betyder Free On Board, d.v.s. ingen transport, försäkringar etc. ingår i priset.

⁷ Genomsnittspris från hamnarna i Rotterdam, Antwerpen och Amsterdam (ARA).

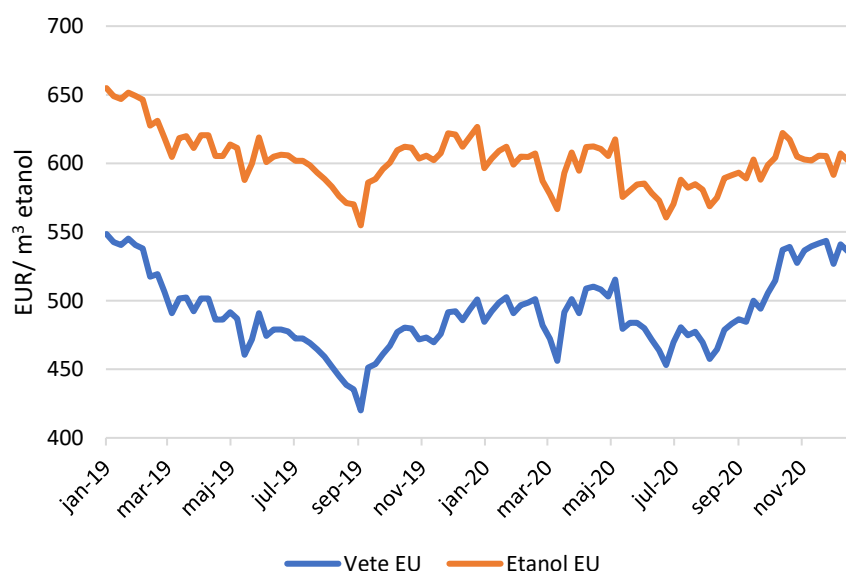
Datum
2020-02-26

Diariernr
2020-025876


Figur 1. Prisutveckling för europeiskt producerad etanol, FOB i ARA, 2020, löpande pris respektive årligt genomsnitt angett i kr/liter.

Källa: Licht Interactive Data, 2021.

Produktionskostnaden för biodrivmedel är i stor grad beroende av priset för råvaran. Figur 2 visar exempelvis relationen mellan kostnaden för vete inom Europa samt produktionskostnaden för etanol från vete inom Europa. Det innebär att vinstmarginalen för etanolproducenter kan variera mycket över tid liksom risken för överkompensation.



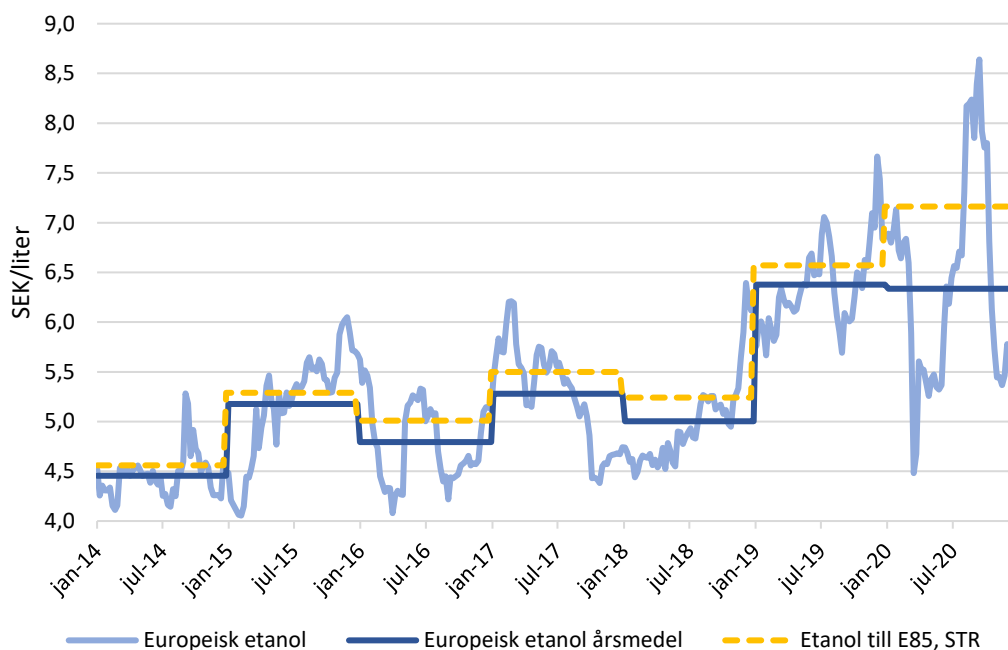
Figur 2. Produktionskostnad för etanol från vete inom EU samt kostnaden som utgörs av råvarukostnad för vete.

I Figur 3 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 3. Prisutveckling för etanol 2014-2020, löpande pris och årsgenomsnittspriser.

Källa: Licht Interactive Data/Energimyndigheten, 2021.

Figur 3 visar att den genomsnittliga råvarukostnaden/inköpskostnaden för etanol till höginblandning från statsstödsrapporteringarna historiskt sett följt det genomsnittliga europeiska etanolpriset, medan för 2020 ser vi en ökad rapporterad kostnad för råvaror samtidigt som priset på etanol sjunkit något.

3.2 Biodiesel

Det finns två olika typer av biodiesel; FAME och HVO. FAME säljs dels genom låginblandning i diesel och dels i ren form som B100. I detta kapitel redogörs separat för de skattesatser, volymer och producenter som gäller FAME och HVO. Däremot beskrivs prisutvecklingen för FAME och HVO gemensamt med utgångspunkt från det europeiska spotpriset på biodiesel.

Både leveranserna av HVO100 och B100 har enligt den preliminära statistiken minskat under 2020 jämfört med 2019. Även detta tros vara förklarat av minskad efterfrågan av drivmedel på grund av pandemin.

3.2.1 FAME

Användningen av B100 har minskat med 26 procent 2020 jämfört med 2019. Anledningen till minskningen är sannolikt att leveranserna av B100 minskade kraftigt i samband med minskad efterfrågan på grund av pandemin.

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.

B100 är sedan 1 januari 2018 100 procent skattebefriat.

3.2.2 HVO

HVO säljs som låginblandning i diesel samt i ren form under namnet HVO100. Volymerna av HVO100 har minskat med 5 procent 2020 jämfört med 2019, vilket kan förklaras av att även efterfrågan av HVO100 minskade på grund av pandemin.

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.

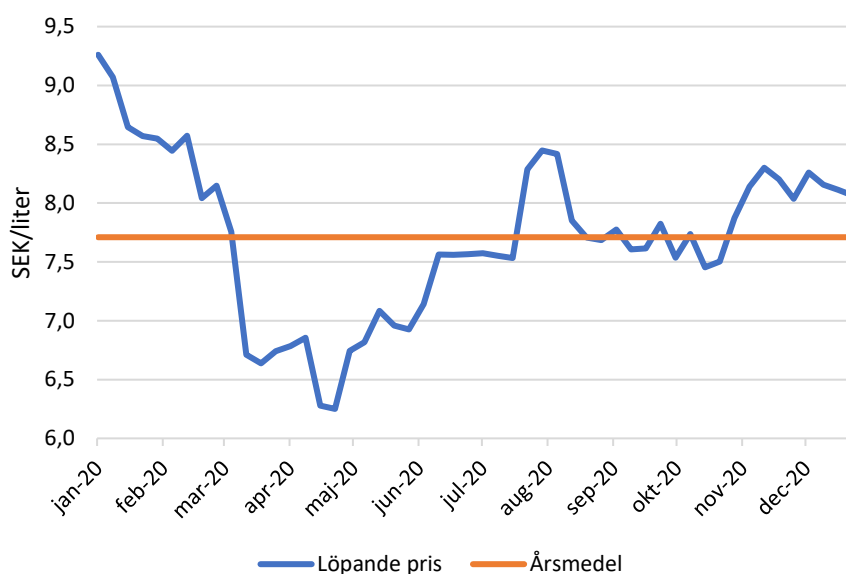
Under 2015 byggde Preem om sitt oljeraffinaderi i Göteborg. I anläggningen samproduceras både fossil diesel och HVO. I och med ombyggnaden har kapaciteten för HVO-produktion ökat från 100 000 ton per år till 160 000 ton per år. Majoriteten av Preems HVO säljs i Sverige.

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.

HVO100 har 100 procent nedsättning av energi- och koldioxidskatt.

3.2.3 Prisutveckling för biodiesel

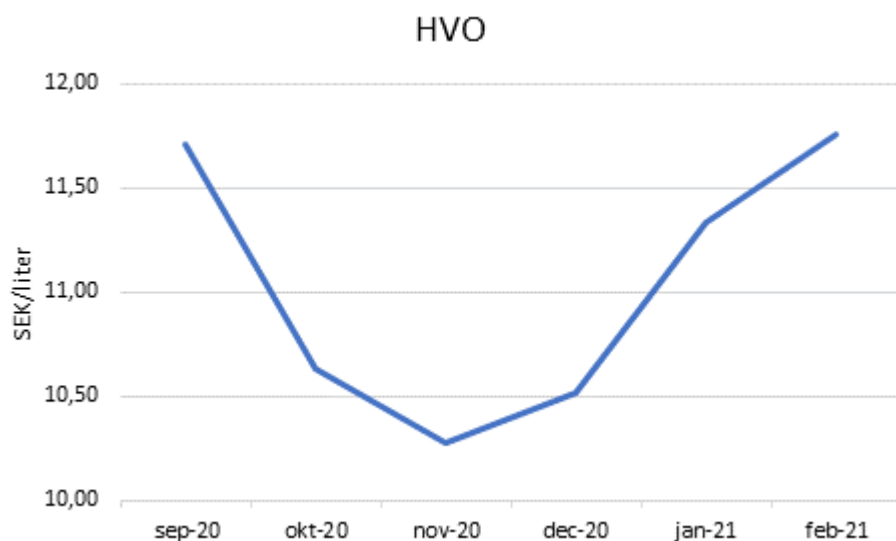
Råvarukostnaden varierar beroende på hur utbudet och efterfrågan ser ut och varierar därför över tid. Europeisk biodieselnöter anges som FOB i ARA. Under 2020 låg årsmedlet för FAME på 7,71 kr/liter vilket kan jämföras med ett årsmedel på 9,20 kr/liter under 2019. Under våren 2020 sjönk priset kraftigt till ett lägsta pris på drygt 6 kr/liter för att sedan återhämta sig något och stabilisera sig runt 8-10 kr/liter i slutet av 2020.



Figur 4. Prisutveckling för CFPP⁸ – 10 FAME, fob i ARA, 2020, löpande pris respektive årligt genomsnitt.

Källa: Licht Interactive Data, 2021.

Marknadspriserna för HVO har följt samma förändringar som för FAME, se figur 4.



Figur 5 Månatliga genomsnittspriser (Class I, Class II och Class III) för HVO i ARA

Källa: Argus Media, 2021

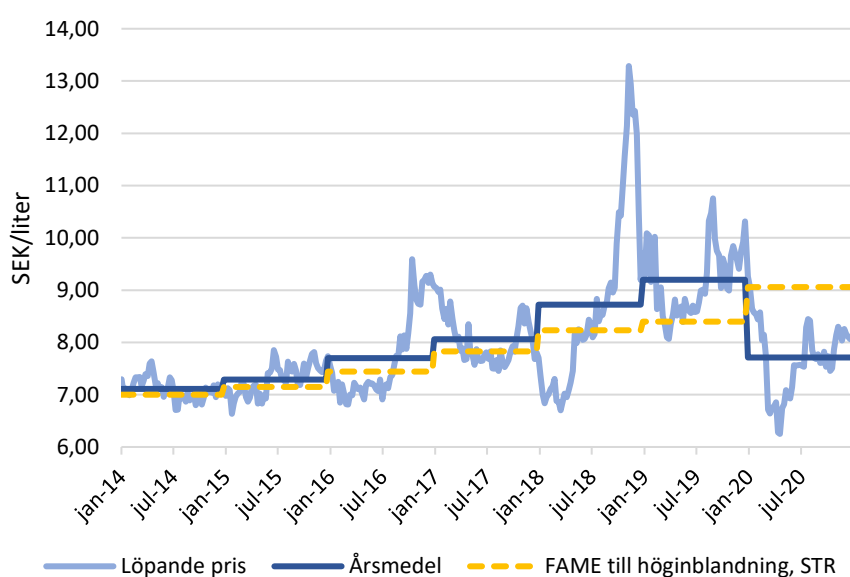
⁸ Cold filter plugging point.

Figur 6 nedan jämför den genomsnittliga råvarukostnaden/inköpskostnaden för FAME enligt statsstödsrapporteringarna (STR), med det genomsnittliga priset för FAME som handlas på den europeiska marknaden.

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 6. Prisutveckling för FAME, 2014-2020, löpande pris och årsgenomsnittspriser.

Källa: Licht Interactive Data/Energimyndigheten, 2021.

Figur 6 visar att de råvarukostnader/inköpskostnader för FAME som har angivits i statsstödsrapporteringarna 2014-2019 utvecklas på ett likartat sätt som det genomsnittliga europeiska priset. Det är rimligt att det europeiska priset är styrande även på den svenska marknaden eftersom en majoritet av drivmedlet importeras. För 2020 har de rapporterade produktionskostnaderna för FAME stigit något medan årsmedelpriserna sjönk.

4. Prisutvecklingen för olja och bensin och diesel

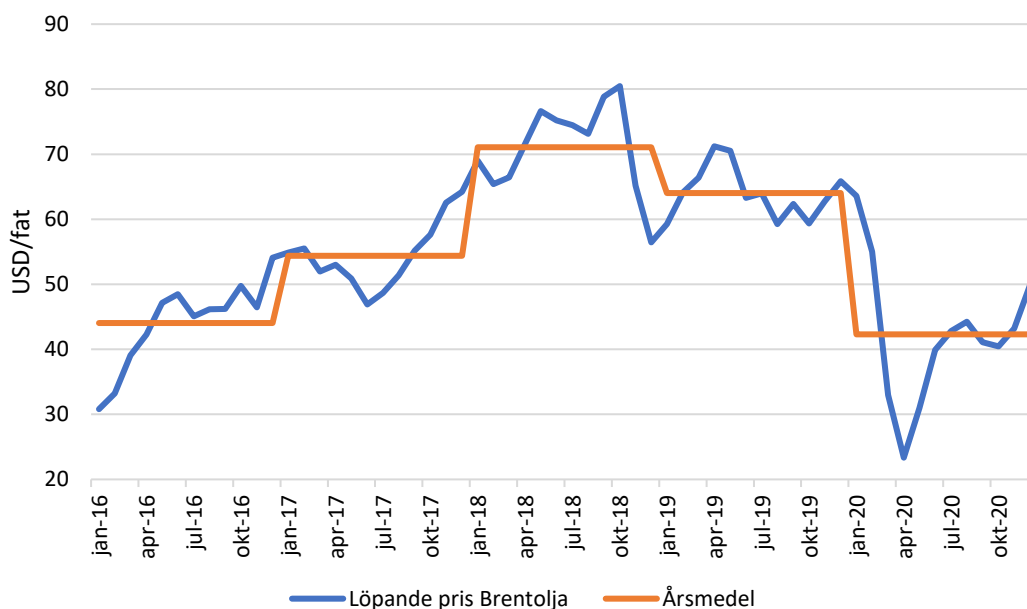
För att bedöma om överkompensation av flytande biodrivmedel har förekommit under 2020 jämförs kostnaden för biodrivmedlet med marknadspriset exklusive moms hos dess fossila motsvarighet, det vill säga bensin eller diesel. Således är råoljeprisets utveckling av vikt för att bedöma hur utvecklingen av en eventuell överkompensation kommer att se ut under 2021.

4.1 Prisutveckling för olja

2020 inleddes med en prisuppgång till följd av en eskalerande konflikt i Mellanöstern mellan USA och Iran som orsakade en ökad oro på marknaden för avbrutna oljeleveranser från området och flera länder skickade förstärkningar till området för att säkerställa fortsatta leveranser av bland annat olja genom Hormuz-sundet. De båda länderna meddelade så småningom att man inte avsåg att vidta ytterligare militära åtgärder och priserna sjönk något

Priserna störtade senare på grund av det överskott som uppstod till följd av ett ökat utbud och en kraftig minskning i efterfrågan. Världshälsoorganisationen WHO klassificerade Covid-19 som en pandemi och flertalet länder införde kraftiga restriktioner som slog ut efterfrågan dels inom industrin och framför allt inom transporter. I april bedöms den globala oljeefterfrågan ha minskat med omkring 30 miljoner fat och olja handlades för första gången någonsin till negativa priser när det amerikanska benchmark-priset WTI stängde på -USD37 per fat.

Under hösten tilltog smittspridningen av Covid-19 i framför allt Europa och USA, flera länder stängde återigen ned sina ekonomier och det stod tydligt att det skulle ta längre tid än man först trott att skaka av sig effekterna från pandemin och flera prognosinstitut sänkte gradvis sina prognoser för återhämtningen i den globala efterfrågan under höstens gång. I november började positiv information om möjligheterna till snar vaccination att sprida sig vilket fick positiv återverkan på oljemarknaden.



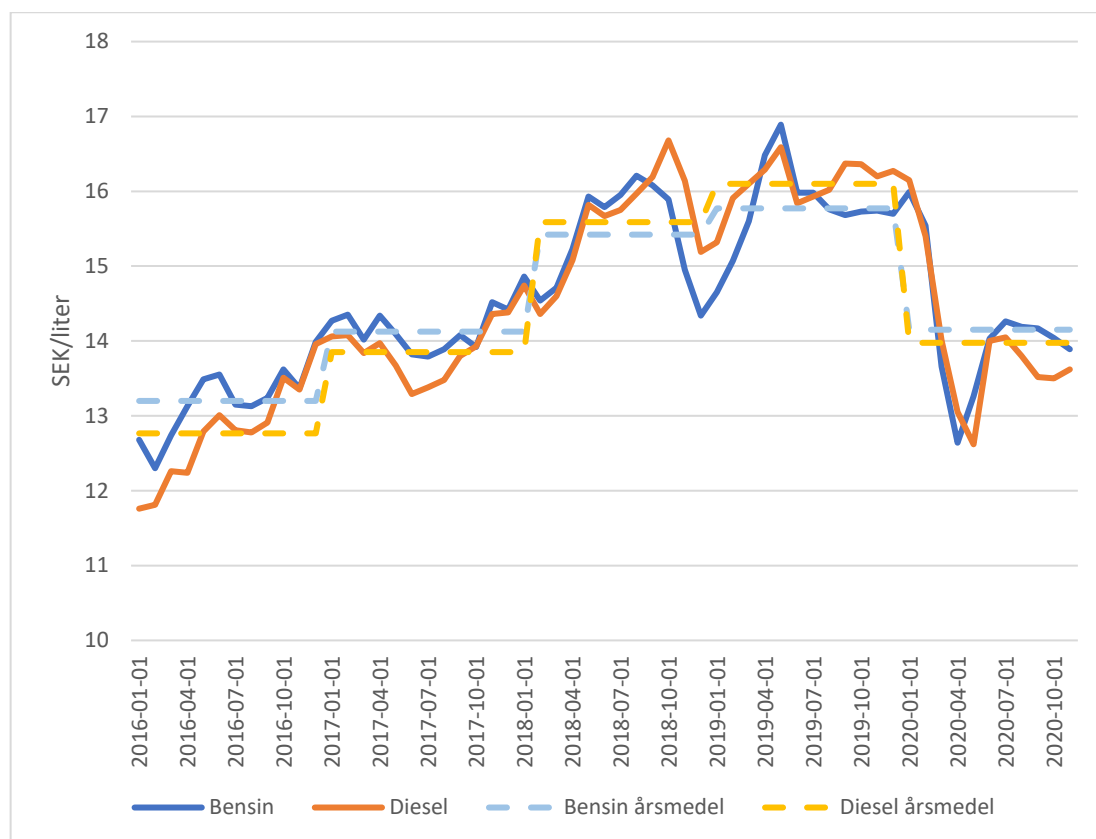
Figur 7. Prisutveckling för Brentolja, 2016-2020, löpande pris och årsmedel.

Källa: Världsbanken, 2021⁹.

⁹ <http://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets>.

4.2 Prisutveckling för bensin och diesel

Pumppriserna för bensin och diesel har följt utvecklingen för råoljepriset, se Figur 8. Under 2020 blev återigen årsmedelpriset för bensin högre än årsmedelpriset för diesel. Under slutet av 2018 passerade kostnaden för diesel bensinpriset.



Figur 8. Försäljningspris för bensin och diesel vid pump på den svenska marknaden 2016–2020.

Källa: Drivkraft Sverige, 2021¹⁰.

5. Förutsättningar för överkompensationsberäkningen

I den här rapporten jämförs produktionskostnaden för ett biodrivmedel med marknadspriset på det fossila drivmedel som det ersätter. Det innebär att etanol för inblandning i E85 jämförs med bensin, medan etanol för inblandning i ED95, FAME samt HVO 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.

¹⁰ <https://drivkraftsverige.se/statistik/priser/>

5.1 Kostnadsposter

Produktionskostnaden för ett biodrivmedel utgörs i denna beräkning av ett antal kostnadsposter beskrivna i kostnadspost A-H nedan. Till detta kommer skatt och justeringar för energiinnehåll vilket beskrivs i post I och J.

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 biprodukter 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: Skatt på drivmedel. Moms ingår ej i denna post, och är exkluderad för hela överkompensationsberäkningen.

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 4.

Volymvägt genomsnitt

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 2020 enligt Drivkraft Sverige. Dessa motsvarar genomsnittliga bensin- och dieselpriiser vid pump exklusive moms¹¹. Eftersom nästintill all bensin och diesel som säljs vid pump inkluderar låginblandning innebär det att en justering måste göras för att få fram kostnaden för de rena fossila bränslena, se Tabell 3¹².

För diesel redovisar Drivkraft Sverige sedan 2017 inte längre vinstmarginalen för diesel. I deras prisnoteringar antar Drivkraft Sverige en inblandning av 5 procent FAME och 18 procent HVO. Utifrån de prisuppgifter som vi fått in i rapporteringen beräknas produktkostnaden för ren fossil diesel. Bruttomarginalen har modellerats utifrån den utveckling bruttomarginalen har haft för bensin.

Tabell 3. Referenspris för bensin och diesel 2020 anges i kronor per liter.

	Produktkostnad	Bruttomarginal	Skatt	Total exkl. moms
Ren bensin, hela året	4,58	1,52	6,69	12,79
Ren diesel, hela året	5,41	1,08	4,71	11,19

Källa: Drivkraft Sverige, Energimyndighetens beräkningar, 2021.

5.3 Värmevärden

I Tabell 4 redovisas de värmevärden som använts vid omräkning av drivmedel.

Tabell 4. Värmevärden för drivmedel.

Bränsle	Enhet	Energiinnehåll (kWh/liter)
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
Biobensin	1 liter	7,5

Källa: Energimyndigheten, 2019.

¹¹ För diesel används det genomsnittliga priset för bulk.

¹² Preliminära siffror över låginblandningsnivåer under 2020 är 5,0 procent låginblandad etanol i bensin, 5,7 procent låginblandad FAME i diesel och 18 procent låginblandad HVO i diesel.

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 de inrapporterande företagen har. Samtliga kostnader har tagits fram genom att beräkna ett volymvägt genomsnitt mellan angivna produktions-, import- och inköpskostnader.

6.1 Etanol till E85

Överkompensationsberäkningen visar att etanol till E85 uppgick till en högre kostnadsnivå än fossil bensin under 2020.

Tabell 5 Kostnadsjämförelse mellan etanol till E85 och bensin 2020.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	7,16
B. Arbetskraftskostnad	0,04
C. Kapitalkostnad	0,06
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,88
E. Transportkostnad	0,18
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	9,32
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	9,32
J. Justering för energiinnehåll	14,38
K. Referenspris för bensin	12,79
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	1,59

Marginalen till överkompensation beräknas uppgå till 1,59 kronor per liter för E85. Det är en större marginal jämfört med bedömningen avseende år 2019.

Företagens bedömning är att resultatet står sig under 2021. Bedömningsdelen ska tolkas med stor försiktighet.

6.2 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 2020.

6.3 B100

Inrapporterat underlag visar att total kostnad för B100 är högre än för fossil diesel. Sannolikheten för överkompensation för B100 har ökat jämfört med den indikativa rapporten för första halvåret 2020.

Tabell 6. Kostnadsjämförelse mellan FAME till höginblandning och fossil diesel

Tabell 7 Kostnadsjämförelse mellan FAME till B100 och fossil diesel 2020.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	9,06
B. Arbetskraftskostnad	0,15
C. Kapitalkostnad	0,09
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,18
E. Transportkostnader	0,21
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	10,68
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	10,68
J. Justering för energiinnehåll	11,38
K. Referenspris för diesel	11,19
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	0,18

Jämfört med helårsrapporteringen 2019 minskade marginalen till överkompensation för B100 under 2020.

Företagens bedömning är att kostnaderna för B100 väntas ligga oförändrade under 2020. Bedömningen ska tolkas med stor försiktighet.

6.4 HVO100

Överkompensationsberäkningen visar att total kostnad för HVO100 var högre än kostnaden för fossil diesel under 2020 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har förekommit.

Tabell 8. Kostnadsjämförelse mellan HVO100 och fossil diesel 2020.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	10,31
B. Arbetskraftskostnad	0,02
C. Kapitalkostnad	0,02
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,15
E. Transportkostnad	0,05
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	11,54
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	11,54
J. Justering för energiinnehåll	12,03
K. Referenspris för diesel	11,19
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	0,84

Jämfört med helårsrapporten för 2019 har marginalen till överkompensation minskat. Marginalen är också mindre än den som redovisades i den indikativa rapporten från december 2020.

Företagens bedömning är att resultatet kommer att stå sig under 2021. Bedömningen ska tolkas med stor försiktighet.

7. Slutsatser

Resultatet från statsstödsrapporteringen för helåret 2020 visar att inrapporterade kostnader för biodrivmedel varit högre än de för fossil motsvarighet. Marginalen har generellt varit mindre än vad som redovisades i den indikativa rapporten för första halvåret 2020 för samtliga rena och höginblandade biodrivmedel.