

Analysavdelningen

Regeringskansliet
Miljö- och energidepartementet
103 33 Stockholm

Indikativ övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel under perioden januari - mars 2015

1. Inledning

I Energimyndighetens regleringsbrev för 2015 ges myndigheten i uppdrag att redovisa hur Sverige följer statsstödsreglerna avseende biodrivmedel. Rapporteringen görs till regeringen och innehåller uppgifter i enlighet med EU-kommissionens beslut i statsstödsärende SA 38421 och SA 38420 om skattebefrielse för biodrivmedel.

I och med användningen av statsstöd för biodrivmedel har Sverige åtagit sig att lämna årliga övervakningsrapporter till EU-kommissionen för att visa att ingen överkompensation sker, och om det skulle förekomma; justera stödordningen. Då övervakningsrapporten avseende 2013 års volymer visade att FAME till både låg- och höginblandning sannolikt var överkompenserad, begärde EU-kommissionen att Sverige ska göra två rapporter årligen för att regeringen ska hinna utforma åtgärder för att motverka en eventuellt kommande överkompensation innan stödperiodens slut den 31 december 2015. Regeringen har ansökt om en förlängd statsstödsperiod till den 31 december 2016. I skrivande stund har inget formellt godkännande kommit från EU-kommissionen. Den här rapporten är en indikativ övervakningsrapport för perioden januari-mars 2015 med en bedömningsdel för perioden april-december 2015.

Med *indikativ* rapport, syftas till att denna rapportering inte är den slutgiltiga överkompensationsrapporteringen som gäller för 2015 som helår, utan att den används för att få en fingervisning om läget inför årsrapporteringen som görs i början av 2016. Begreppet överkompensation avser här när ett biodrivmedel, till följd av skattelättnader, har lägre kostnader än marknadspriset på det fossila drivmedel det ersätter.

2. Metod

För att utvärdera skattelättnaderna för flytande biodrivmedel under januari-mars 2015 skickade Energimyndigheten ut ett frågeformulär till de företag som erhållit hållbarhetsbesked för biodrivmedel och som därigenom har haft möjlighet att göra skatteavdrag på sina volymer. Frågeformuläret innehöll frågor om faktiska förhållanden kring produktion, import och inköp, användningsområden etc. för den aktuella perioden samt frågor om förväntade volymer och kostnader för april-december 2015. Enkäten har tagits fram i samverkan med Regeringskansliet baserat på de krav som ställs från EU-kommissionen.

Uppgifterna som har lämnats för januari-mars 2015, det vill säga faktiska uppgifter, är de siffror som har legat till grund för resultatet som redovisas i avsnitt 5.4 och 5.5. De uppgifter som har tagits in för perioden april-december 2015 har använts för att få en indikation på om resultatet också ser ut att gälla för resterande del av året. Energimyndigheten vill understryka

Datum
2015-06-23

osäkerheten i bedömningsdelen. Det är mycket svårt att förutse kostnader och efterfrågade volymer för nio månader framåt.

Rapporteringen omfattar enbart den biobaserade andelen av drivmedlet, likaså enbart de volymer som företagen uppger att de har gjort, eller kommer att göra skatteavdrag för.

Utskicket av frågeformuläret gjordes den 30 mars 2015 och svar begärdes in till den 13 maj 2015. Många av de uppgifter som har inkommit är känsliga för företagen att lämna ut på grund av konkurrensskäl. Energimyndigheten har därför granskat och valt ut vilka uppgifter som kan tas med och redovisar svaren, vid behov, i redigerad form i rapporten.

Företagen redovisar i vissa fall relativt skilda kostnadsnivåer. För att begränsa arbetets omfattning har principen varit att utgå från de svar som inkommit via svarsformuläret. En övergripande rimlighetsbedömning görs dock av Energimyndigheten och telefon- och e-postkontakt har tagits med några uppgiftslämnare för att förtydliga och komplettera lämnade enkätsvar.

52 företag har inkluderats i rapporteringen baserat på att de erhållit hållbarhetsbesked för flytande biodrivmedel enligt lagen om hållbarhetskriterier. För helåret 2014 var antalet företag 48 stycken. En majoritet av företagen som har gjort skatteavdrag är företag som köper förhållandevis små volymer av biodrivmedel i form av låginblandning.

För perioden januari-mars 2015 har 14 företag lämnat uppgifter om etanol, 27 företag har lämnat uppgifter om FAME¹ och 14 företag har lämnat uppgifter om HVO². Observera att samma företag kan ha gjort skatteavdrag för fler än ett biodrivmedel.

3. Marknadsutvecklingen

Användningen av flytande biodrivmedel ökar stadigt och uppgick 2014 till 9,44 TWh, motsvarande siffra 2013 var 7,5 TWh³. Ökningen kan tillskrivas den ökande mängden biodiesel, främst i form av HVO, se tabell 1. Volymen biodiesel uppgick under 2015 års första kvartal till 205 000 m³, under samma period 2014 var siffran 172 000 m³. Procentuellt sett är det ren biodiesel som ökar mest. Under samma period har etanolanvändningen minskat jämfört med 2014, vilket främst beror på en minskning av E85-användningen.

Tabell 1 Leveranser av biodrivmedel 2012 – kvartal 1 2015, uttryckt i 1000 m³ samt i TWh

| | 2012 | | 2013 | | 2014 | | Kv.1 2014 | | Kv.1 2015 | |
|------------------|---------------------|------|---------------------|-----|---------------------|-----|---------------------|------|---------------------|------|
| | 1000 m ³ | TWh | 1000 m ³ | TWh | 1000 m ³ | TWh | 1000 m ³ | TWh | 1000 m ³ | TWh |
| Etanol | 407 | 2,40 | 355 | 2,1 | 327 | 1,9 | 71 | 0,42 | 57 | 0,34 |
| Biodiesel | 425 | 3,93 | 583 | 5,4 | 806 | 7,5 | 172 | 1,58 | 205 | 1,88 |

Källa: Energimyndigheten/SCB

¹ FAME står för fettsyrametylestrar.

² HVO står för hydrerad vegetabilisk olja.

³ Inkluderar etanol och biodiesel, ej biogas.

Datum
2015-06-23

3.1 Etanol

Etanol förekommer som låginblandning i bensin och som komponent i produkterna E85⁴, ED95⁵ och ETBE⁶. Som tabell 1 ovan visar har etanolanvändningen minskat sedan 2012. Att användningen går ner beror dels på att nyregistreringen av etanolbilar kraftigt har minskat, från 59 240 stycken 2008 till 2 691 stycken 2014. Det beror också på att en betydande andel av den befintliga etanolbilsflottan idag tankas med bensin. En orsak till det kan vara att en stor del av etanolbilarna idag finns tillgängliga på andrahandsmarknaden till relativt låga priser. På andrahandsmarknaden är köpare mer intresserade av bilens pris än det alternativa bränslet⁷. Användningen av låginblandad etanol har minskat något under januari-mars 2015 jämfört med samma period 2014, till följd av en minskad bensinanvändning. Det är dock främst den höginblandade etanolen, både E85 och ED95, som minskar under perioden.

Idag är den tillåtna låginblandningen av etanol i bensin 10 procent enligt Bränslekvalitetsdirektivet⁸. Ett bränsle med 10 procents inblandning, E10, finns dock inte på den svenska marknaden i dagsläget. Upp till 5 procents låginblandning befrias från koldioxidskatt men är pålagd en energiskatt om 36 öre per liter. Energiskatten på låginblandad etanol höjdes den 1 januari 2015 från 34 öre per liter till 36 öre per liter. Detta eftersom skatten på bensin höjdes och energiskatten på etanol till låginblandning anges som en procentsats av energiskatten på bensin. Etanol till E85 och ED95 är fortsatt befriade från både koldioxid- och energiskatt, se tabell 4.

Utöver import och export från och till tredje land förekommer också en utbredd handel mellan EU-länder, vilket går under benämningen *införsel* respektive *utförsel*. Inhemsk produktion av etanol sker av två aktörer i Sverige; Lantmännen Agroetanol i Norrköping samt Domsjö Fabriker i Örnsköldsvik.

Prisbild

Från 1 januari till 9 februari 2015 låg priset på europeisk etanol på cirka 4 kronor per liter. Därefter började priset stiga, se Figur 1 nedan. En månad senare var det uppe på 5 kronor per liter. Resterande delen av mars har priset legat strax under 5 kronor per liter. Prisuppgången beror på att det pågår underhållsarbete i flera europeiska produktionsanläggningar vilket har minskat tillgången på etanol. Prisuppgången kan inte kopplas till efterfrågan då denna är den lägsta inom EU på flera år.

⁴ E85 är ett biodrivmedel som till huvudsak består av etanol (ca 79 - 85 procent etanol beroende på årstid) med resterande andel bensin. Drivmedlet ersätter bensin i personbilar.

⁵ ED95 är ett biodrivmedel som består av ca 95 procent etanol och 5 procent tändförbättrare. Drivmedlet ersätter diesel i busstransporter.

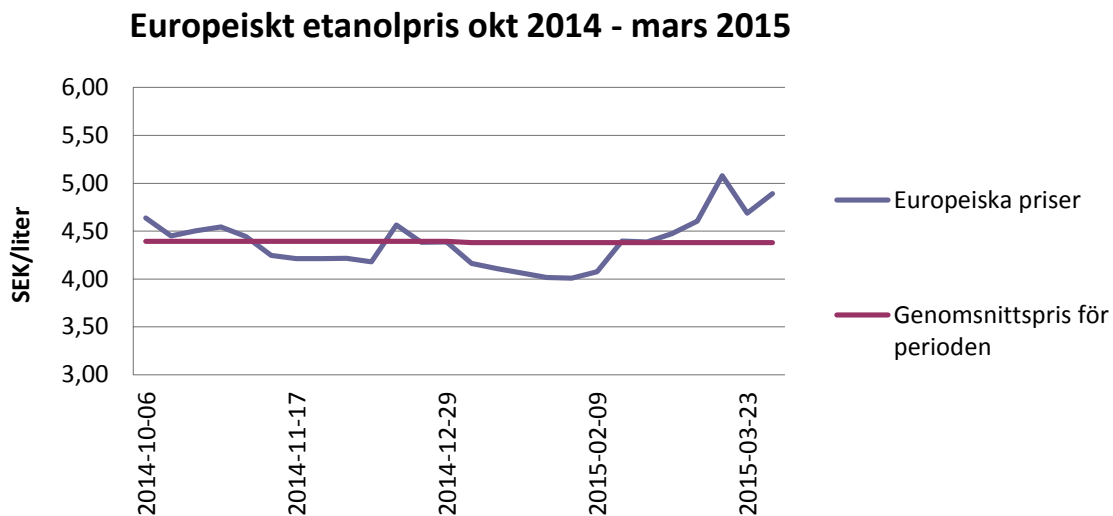
⁶ ETBE står för etyltertiärbutyleter och är ett s.k. oktanhöjande additiv till bensin som kan vara baserat på etanol.

⁷ SPBI Seminarium Drivmedel 2014-05-28.

⁸ Direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen.

Datum
 2015-06-23

Figur 1 Prisutveckling för etanol på den europeiska marknaden, oktober 2014 – mars 2015, löpande priser respektive genomsnitt

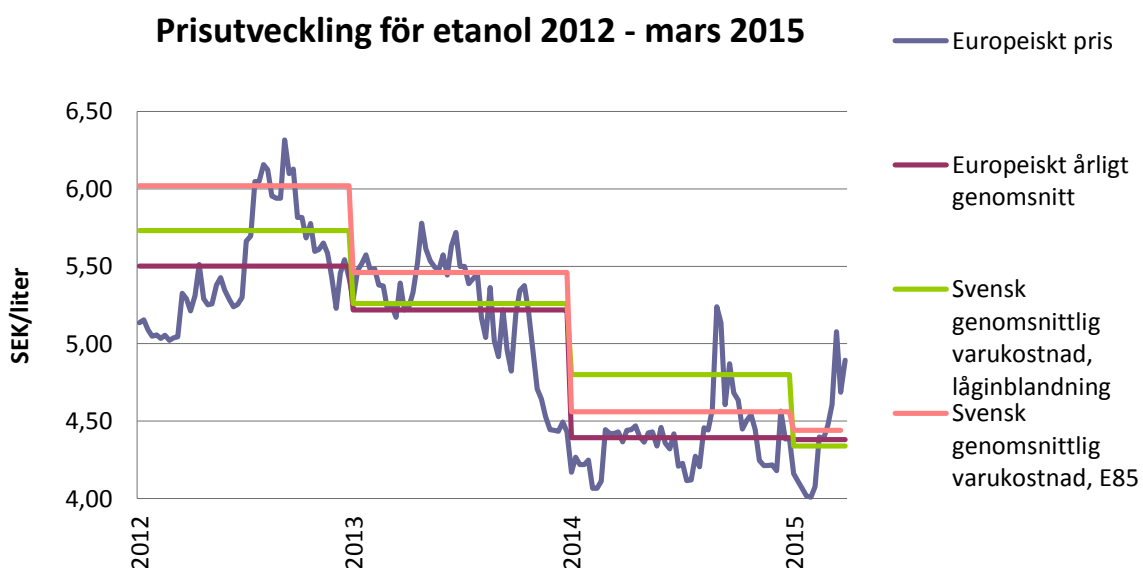


Källa: Licht Interactive Data

Under 2014 låg priset på europeisk etanol stabilt strax under 4,50 kronor per liter vilket är en relativt låg prisnivå historiskt sett. Det sjunkande priset de senaste åren har berott på en kombination av låga råvarupriser och sjunkande bensin användning inom EU, låg efterfrågan och sjunkande bensinpriser.

Figur 2 visar genomsnittlig svensk varukostnad för etanol jämfört med genomsnittligt europeiskt råvarupris. Med ”svensk varukostnad” avses här ett beräknat volymviktat genomsnitt mellan råvarukostnad för produktion och inköpskostnad för import/införsel och inköp som har rapporterats in i statsstödsrapporteringarna.

Figur 2 Prisutveckling för etanol på den europeiska marknaden 2012 - mars 2015, löpande priser respektive årsgenomsnitt för helår



Källa: Licht Interactive Data/Energimyndigheten

Datum
2015-06-23

Figuren visar att de varukostnader som har angetts i rapporteringen följer det europeiska genomsnittspriset relativt väl, med undantag för etanol till E85 under 2012. Skillnaden kan ligga i störningar i inhemska produktionsförutsättningar under det året. Grafen visar vidare att råvarukostnaderna för etanol till E85 ibland är högre än råvarukostnaden för etanol till låginblandning, och ibland tvärtom. Skillnaden kan bero på hur stor andel av respektive produktions/inköpsvolym som importeras alternativt produceras i Sverige. Skillnaden kan också bero på om företagen handlar etanolen på terminskontrakt eller till spot-priser.

3.2 Biodiesel

Biodiesel används som samlingsnamn för FAME och HVO och används framför allt som inblandning i diesel, men även som ett höginblandat biodrivmedel. Användningen av biodiesel i ren form har, liksom den låginblandade biodieseln, ökat markant under de senaste åren. Under 2014 var den tillåtna låginblandningen av FAME i diesel 7 procent, varav upp till 5 procent befriades från koldioxidskatt men belades med en energiskatt om 28 öre per liter. Den 1 januari 2015 höjdes energiskatten för låginblandad FAME till 1,69 kronor per liter och höginblandad FAME, som tidigare varit helt skattebefriad, belades med en energiskatt om 1,03 kronor per liter, se tabell 4. De nya skattesatserna beslutades i samband med budgetpropositionen⁹ för 2015 till följd av den årliga statsstödsrapporteringen för 2013 års biodrivmedelsvolym.

HVO regleras inte av någon specifik låginblandningsnivå och är i dagsläget helt skattebefriad. Tidigare var upp till 15 procent inblandning befriad från skatt. Skattebefrielsen för samtliga inblandningsvolymerna beslutades i och med ovanstående budgetproposition och gäller retroaktivt från 1 maj 2014. I Sverige innehåller allt mer diesel låginblandning samtidigt som dieselanvändningen i sig ökar.

Den inhemska produktionen av biodiesel utgörs av ett fåtal aktörer, varav de flesta producerar relativt små mängder. Produktion av FAME i större skala sker hos Perstorp i Stenungsund och Ecobrånse i Karlshamn. HVO produceras av Preem i Göteborg. De utländska volymerna kommer huvudsakligen från EU-länder, och går i första hand till låginblandning. Europa är idag dominerande på biodieselmaknaden.

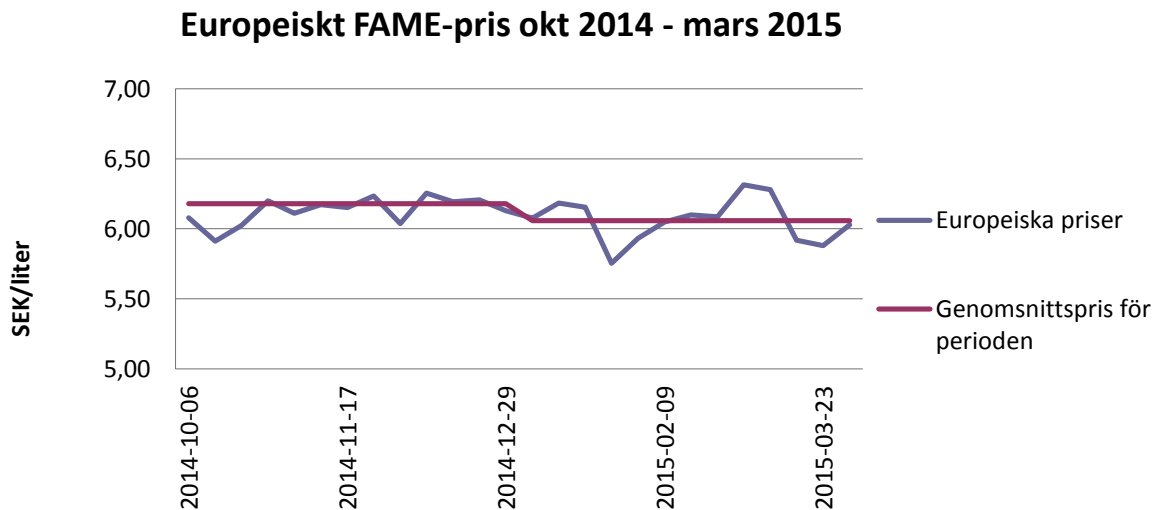
Prisbild

Under 2014 har de europeiska råvarupriserna för FAME fluktuerat till följd av bland annat en stark euro, lägre efterfrågan och större utbud än förväntat, se figur 3.

⁹ Prop. 2014/15:1, bet. 2014/15:FiU1

Datum
2015-06-23

Figur 3 Prisutveckling för FAME på den europeiska marknaden oktober 2014 – mars 2015, löpande priser respektive genomsnitt



Källa: Licht Interactive Data

Priset fortsatte att fluktuera under första kvartalet 2015. I januari 2015 var spotpriserna på den centraleuropeiska marknaden de lägsta sedan 2011¹⁰. Anledningen till att spotpriserna har gått upp under februari och april har varit att det fossila dieselpriiset har stigit något i kombination med att euron varit svag. Detta har lett till att biodieselinblandning blivit mer ekonomiskt fördelaktigt.

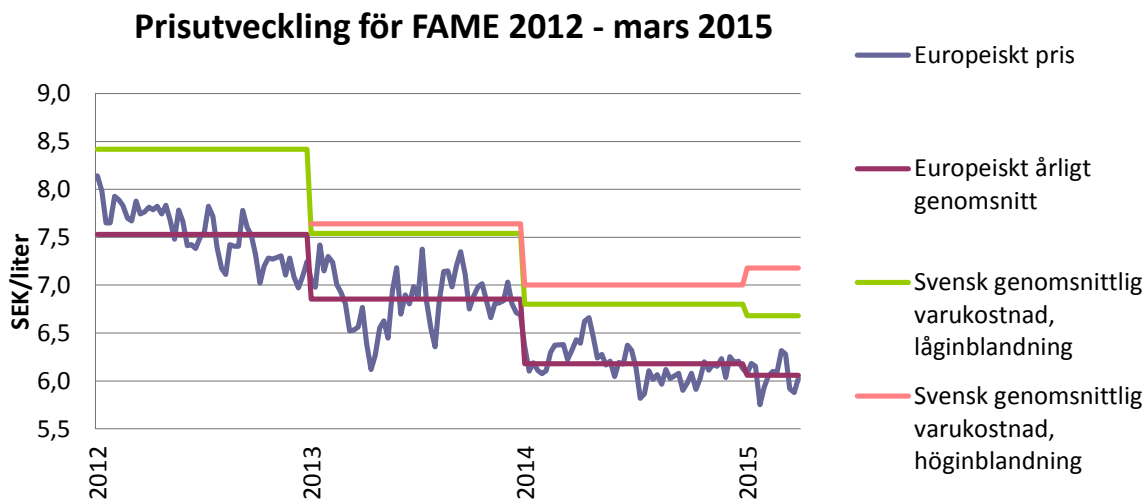
Produktionsmarginalen för FAME-producenter var fortsatt låg även under januari-mars 2015. Produktionskostnaden för FAME baseras på priset för raps i EU, kapitalkostnader och transportkostnader och liknande samt prisnoteringen för fossil diesel. Den rådande överkapaciteten av biodiesel inom EU bidrar till låga produktionsmarginaler. Under mars var produktionsmarginalen för FAME-producenter inom EU den lägsta på två år.

De allt lägre europeiska priserna får genomslag på den svenska marknaden, framför allt för låginblandad FAME då en majoritet av det drivmedlet importeras, se Figur 4.

¹⁰ FO Licht.

Datum
 2015-06-23

Figur 4 Prisutveckling för FAME på den europeiska marknaden, 2012 - mars 2015, löpande priser respektive årsgenomsnitt



Källa: Licht Interactive Data/Energimyndigheten

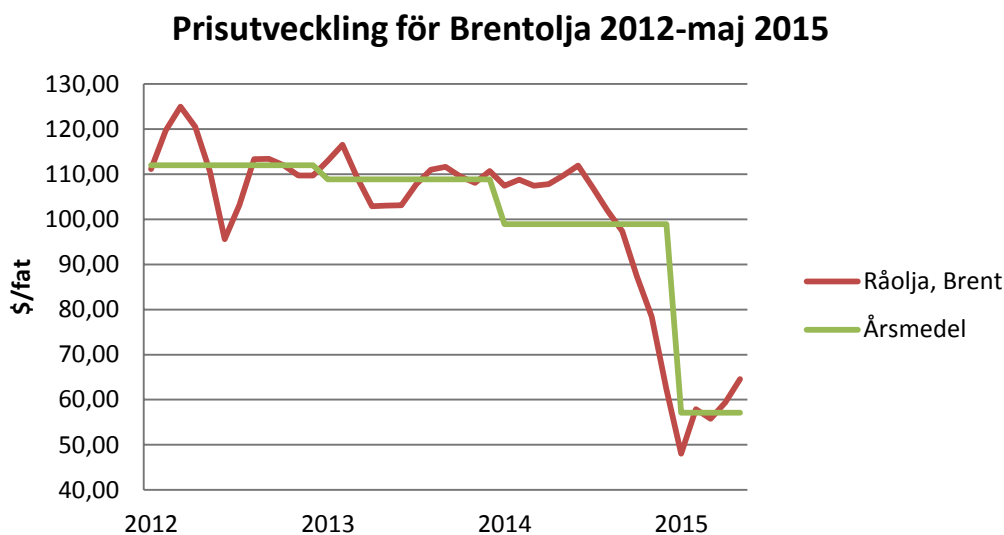
Grafen visar att de varukostnader för FAME till låg- och höginblandning som angivits i statsstödsrapporteringarna 2012- mars 2015 väl följer de genomsnittliga europeiska priserna med undantag för FAME till höginblandning under perioden januari – mars 2015. Skillnaden kan bero på att företagen har högre transportkostnader för FAME till höginblandning eftersom det används på färre tankställen. Det kan också bero på att det finns kvalitetskillnader mellan hög- och låginblandad FAME som är tydligast under vintermånaderna.

4. Oljepriset

Under sommaren 2014 började råoljepriset att sjunka kraftigt och i januari 2015 låg det på i genomsnitt 48 dollar per fat, vilket kan jämföras med 112 dollar per fat i juni 2014.¹¹

Figur 5 Figur 5 nedan visar prisutvecklingen för Brentolja under 2012- maj 2015. I grafen är det tydligt att det skedde en markant prisnedgång i slutet av 2014. Under det första kvartalet 2015 har priset stigit något men ligger fortsatt långt under priset de senaste åren och marknaden söker efter ett jämviktsläge. Trots att råoljepriset har sjunkit kraftigt menar vissa marknadsanalytiker att prisfallet får en marginell påverkan på efterfrågetillväxten för stora användningsmarknader på grund av politiska faktorer, exempelvis miljöarbete, och skatteregleringar som gör att råvarupriset inte påverkar konsumentpriserna väsentligt.

Figur 5 Prisutveckling för Brentolja



Källa: Världsbanken

Det finns flera anledningar till det låga oljepriset. Dels råder ett så kallat *konjunktorellt* utbudsöverskott till följd av att en konjunkturedgång har lett till att den globala efterfrågan har gått ned. Dels råder också ett *strukturellt* utbudsöverskott av olja på marknaden eftersom USA som är nettoimportörer av olja idag själva producerar skifferolja för att möta en större del av sitt inhemska oljebehov.

Det amerikanska energiorganet EIA uppskattar att oljeproduktionen från okonventionell produktion (där skifferolja ingår) kommer att motsvara 50 procent av den totala amerikanska oljeproduktionen under 2021, från att under 2012 ha motsvarat 35 procent. Det strukturella utbudsöverskottet kan också förklaras av att osäkerheten för hur politiska oroligheter som tidigare har stört oljeutbudet, exempelvis konflikter i Nigeria, Sudan och Ukraina, har minskat.

¹¹ Worldbank Pink Sheet, uppdaterad 2015-06-04. Crude Oil Brent.

Datum
2015-06-23

4.1 Prisutveckling

Oljeprisets utveckling beror på många faktorer och att förutse förändringar i priset är svårt och komplext. Det osäkra marknadsläget gör att priset kan svänga kraftigt även vid små förändringar.

I början av juni 2015 träffades oljeministrarna i OPEC för att besluta om eventuella justeringar i produktionsvolymerna. Beskedet då var att fortsätta låta marknaden reglera sig själv, det vill säga att OPEC fortsatt inte är villig att minska sin produktionsvolym för att höja, eller försvara, den globala oljeprisenivån. Beskedet gjorde att råoljepriset gick ned något.

Trots att borrhingsaktiviteten i USA har minskat under första kvartalet 2015 överstiger det amerikanska utbudet de generella förväntningarna. IEA har tidigare under året reviderat upp USA:s utbudsprognos för det första kvartalet 2015 och oljeproduktionen i USA förväntades då nå sin topp under andra kvartalet 2015. Under maj rapporterade EIA att den nordamerikanska produktionen har fallit till under 9,3 miljoner fat per dag och att lagernivåerna sjunker, även om de fortsatt är mycket höga. Minskningen i lagren beror till största delen på återkommande säsongsbetonade fluktuationer och är inte direkt kopplat till produktionen.

Råoljelagren på de viktigaste marknaderna är fortsatt höga, vilket gör att många marknadsanalytiker anser att det högre priset under våren snarare beror på marknadsförväntningar än en faktisk indikation om var marknadsjämvikten finns.

Tabell 2 Oljeprisprognoser, Brentolja \$ per fat.

| <i>Bank/Institution</i> | <i>Publiceringsdatum</i> | <i>2015</i> | <i>2016</i> |
|--|--------------------------|-------------|-------------|
| Goldman Sachs | 2015-05-16 | 58 | 62 |
| Morgan Stanley | 2015-05-11 | 62 | 72 |
| BNP Paribas | 2015-05-08 | 62 | 76 |
| Societe Generale | 2015-05-10 | 59,5 | - |
| Barclays Bank | 2015-04-28 | 60 | 68 |
| EIA (US Energy Information Administration) | 2015-05-12 | 60,79 | 70,49 |
| Reuters Monthly Poll* | 2015-05-01 | 59,4 | 70,8 |
| Bloomberg Consensus* | 2015-05-07 | 61 | 75 |

* Opinionsundersökning bland oljeanalytiker med officiell befattning inom oljeprisprognosinstitut/bank/företag

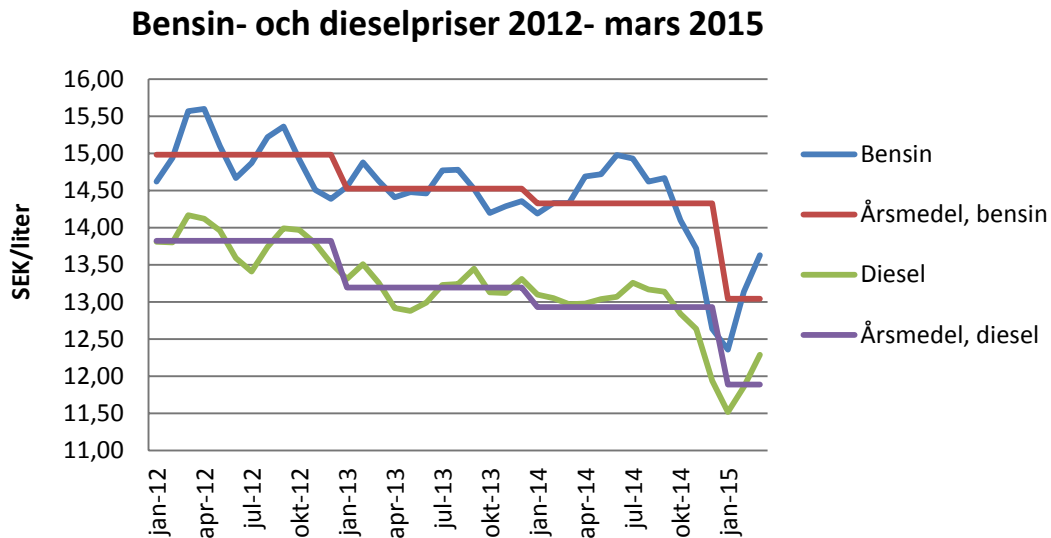
Källa: Platts, Bloomberg, FT.

4.2 Bensin och diesel

I och med att råoljepriset sjönk kraftigt under hösten 2014 påverkades också bensin- och dieselpriserna under årets sista månader och drog ner årsmedelpriserna något, se figur 6. De sjunkande bensin- och dieselpriserna nådde sin lokala bottennotering under början av året och har sedan dess stigit.

Datum
 2015-06-23

Figur 6 Försäljningspris för bensin och diesel vid pump på den svenska marknaden 2012-mars 2015, löpande priser



Källa: SPBI

Generellt har inte bensin- och dieselpriiserna minskat lika kraftigt som råoljepriset, vilket främst kan förklaras av att en stor andel av de svenska bensin- och dieselpriiserna består av skatter (se tabell 4), en försvagad krona gentemot dollarn och att raffinaderierna i viss utsträckning köper råolja på kontrakt. Även återförsäljare utan egen produktion köper sina produkter på längre kontrakt vilket ger en tröghet i marknaden.

Att konsumentpriserna på diesel och bensin inte sjunker i samma utsträckning som råoljepriset är något som också har noterats på andra, stora efterfrågemarknader som exempelvis Indien och Kina. En del länder har också passat på att höja skatterna på bensin och diesel i samband med prisnedgången. En fortsatt hög skifferoljeproduktion i USA, höga produktionsvolymerna i OPEC, höga skatter på fossila drivmedel och en ökad miljömedvetenhet är saker som talar för att råoljepriset fortsatt kommer ligga på en relativt låg nivå medan konsumentpriserna på petroleumprodukter inte påverkas i lika stor utsträckning.

5. Kostnadsjämförelser

I rapporten jämförs produktionskostnaden för ett biodrivmedel med det fossila marknadspriset för det drivmedel som det ersätter. Det innebär att etanol och ETBE 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.

Det ska noteras att kostnadsjämförelserna är förknippade med stora osäkerheter då kostnader kan skilja sig åt mellan företag samt variera över tid.

5.1 Redovisning av resultatposter

Redovisningen av produktionskostnaderna för biodrivmedel sker enligt EU-kommissionens mall. De poster som samlas in och redovisas är posterna A-F:

- A. Råvarukostnad
- B. Arbetskraftskostnad
- C. Kapitalkostnad
- D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad
- E. Transportkostnad
- F. Intäkt från försäljning av biprodukter
- G. Produktionskostnad (A-F)
- H. Vinstmarginal
- I. Skatt
- J. Justering för energiinnehåll
- K. Referenspris för det fossila drivmedel som ersätts
- L Skillnad mellan biodrivmedel och fossilt drivmedel (J-K)

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 per biodrivmedel, 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 genomsnitt av de marknadspriser som har gällt under perioden januari-mars 2015 enligt SPBI¹². Dessa motsvarar genomsnittliga bensin- och dieselpriser vid pump exklusive moms. Eftersom nästintill all bensin och diesel inkluderar 5 procents låginblandning innebär det att en justering måste göras för att få fram kostnaden för de rena fossila bränslena, se Tabell 33.

¹² Svenska Petroleum- & Biodrivmedel Institutet

Datum
 2015-06-23

Tabell 3 Beräkningsförutsättningar, referenspris för bensin och diesel, januari - mars 2015 anges i kronor per liter

| | <i>Produktkostnad</i> | <i>Bruttomarginal</i> | <i>Skatt</i> | <i>Total exkl. moms</i> |
|------------|-----------------------|-----------------------|--------------|-------------------------|
| Bensin E5 | 3,49 | 1,37 | 5,57 | 10,43 |
| Ren bensin | 3,41 | 1,39 | 5,85 | 10,63 |
| Diesel B5 | 3,86 | 0,77 | 4,883 | 9,51 |
| Ren diesel | 3,57 | 0,77 | 5,051 | 9,39 |

Källa: SPBI, Energimyndighetens beräkningar

5.3 Skattesatser och värmevärden

 I tabell 4 **Tabell 4** redovisas skattesatserna för bensin och diesel 2015. Tabell 5 **Tabell 5** redovisar de värmevärden som har använts vid omräkning av drivmedel.

Tabell 4 Skattesatser för drivmedel 2015

| <i>Bränsle</i> | <i>Enhet</i> | <i>Energiskatt</i> | <i>Koldioxidskatt</i> | <i>Total skatt</i> |
|---------------------|--------------|--------------------|-----------------------|--------------------|
| Bensin, MK1 | kr/liter | 3,25 | 2,6 | 5,85 |
| Diesel, MK1 | kr/liter | 1,83 | 3,22 | 5,051 |
| Låginblandad FAME | kr/liter | 1,69 | - | 1,686 |
| Höginblandad FAME | kr/liter | 1,03 | - | 1,026 |
| Låginblandad etanol | kr/liter | 0,36 | - | 0,36 |

Källa: Skatteverket

Tabell 5 Värmevärden för drivmedel

| <i>Bränsle</i> | <i>Enhet</i> | <i>Energiinnehåll</i> | <i>Energiinnehåll</i> |
|----------------|--------------|-----------------------|-----------------------|
| | | (kWh/enhet) | (MJ/enhet) |
| Bensin | 1 liter | 9,1 | 32,76 |
| Diesel | 1 liter | 9,8 | 35,28 |
| Etanol | 1 liter | 5,9 | 21,24 |
| FAME | 1 liter | 9,2 | 33,01 |
| HVO | 1 liter | 9,4 | 34,00 |

Källa: Energimyndigheten

Datum
2015-06-23

5.4 Resultat för etanol

I tabellerna nedan jämförs beräknade genomsnittskostnader för etanol och ETBE i låginblandning (tabell 6) samt etanol för inblandning i E85 (tabell 7) med priset på bensin under första kvartalet 2015. Etanol för inblandning i ED95 jämförs med fossil diesel. Kostnadsberäkningen utgår från de enkätsvar som Energimyndigheten tagit del av och omfattar de kostnader som det inrapporterande företaget har kopplat till biodrivmedlet. För både låg- och höginblandad etanol har samtliga kostnader tagits fram genom att beräkna fram ett volymvägt snitt mellan angivna produktions- import- och inköpskostnader.

A. Råvarukostnad: Beroende på vilken typ av aktör företagen är, lämnar de uppgifter om inköpspris för köpt etanol alternativt råvarupris för inhemskt producerad etanol. Denna kostnadspost inkluderar också eventuella tullavgifter samt transportkostnader i samband med inköp.

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

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

D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad: Här inkluderas bearbetningskostnader, övriga kostnader och bruttomarginal. För att kostnadstotalen för etanol ska bli jämförbar med kostnadstotalen för den fossila motsvarigheten anges samma bruttomarginal som för bensin.

E. Transportkostnad: I denna post ingår transportkostnader för etanolaktörer utöver transportkostnader vid inköp.

F. Intäkt från försäljning av biprodukter: I posten ska redovisas eventuella intäkter från försäljning av biproduktioner som uppkommer vid produktion av etanol.

G. Produktkostnad 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. Gäller enbart etanol till låginblandning då E85 och ED95 var fullt skattebefriade under 2015 års första kvartal, se tabell 4.

J. Justering för energiinnehåll: Eftersom etanol har lägre energiinnehåll än bensin måste detta korrigeras för i kostnadsberäkningen. Detta görs enligt de värmevärden som redovisas i tabell 5.

Datum
2015-06-23

5.4.1 Etanol till låginblandning

Tabell 6 Kostnadsjämförelse mellan ETBE + etanol till låginblandning och bensin, januari-mars 2015

| <i>Kostnadspost</i> | <i>Kronor/liter</i> |
|--|---------------------|
| A. Råvarukostnad | 4,34 |
| B. Arbetskraftskostnad | 0,03 |
| C. Kapitalkostnader | 0,17 |
| D. Bearbetningskostnader och övriga kostnader | 1,70 |
| E. Transportkostnader | 0,09 |
| F. Försäljning av biprodukter | 0,00 |
| G. Produktkostnad | 6,34 |
| H. Vinstmarginal | - |
| I. Skatt | 0,36 |
| J. Justering för energiinnehåll | 10,33 |
| K. Referenspris för bensin | 10,63 |
| L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K) | - 0,30 |

Kostnads kalkylen visar att kostnaderna inklusive skatt för ETBE och etanol till låginblandning har uppgått till en lägre nivå än för bensin under januari-mars 2015 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt har skett. Även den statsstödsrapporteringen som gjordes för helåret 2014 och som redovisades till Regeringskansliet i februari 2015 visade på en överkompensation för ETBE och etanol till låginblandning. Resultatet i denna rapport visar att storleken på överkompensationen har minskat till följd av ett lägre referenspris, vilket också Energimyndigheten ansåg troligt i förra rapporteringen.

Baserat på företagens uppskattade kostnader för april-december 2015 beräknas ETBE och etanol för låginblandning vara överkompenserad i ungefär samma storlek under resten av 2015. Detta resultat är dock osäkert och tar inte hänsyn till de skattehöjningar som regeringen utreder för etanol till låginblandning eftersom dessa inte är beslutade ännu, se avsnitt 6 för mer information.

Datum
2015-06-23

5.4.2 Etanol till E85

Tabell 7 Kostnadsjämförelse mellan etanol till E85 och bensin, januari-mars 2015

| <i>Kostnadspost</i> | <i>Kronor/liter</i> |
|--|---------------------|
| A. Råvarukostnad | 4,44 |
| B. Arbetskraftskostnad | 0,03 |
| C. Kapitalkostnader | 0,17 |
| D. Bearbetningskostnader och övriga kostnader | 1,71 |
| E. Transportkostnader | 0,10 |
| F. Försäljning av biprodukter | 0,00 |
| G. Produktkostnad | 6,45 |
| H. Vinstmarginal | - |
| I. Skatt | 0,00 |
| J. Justering för energiinnehåll | 9,95 |
| K. Referenspris för bensin | 10,63 |
| L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K) | - 0,68 |

Kostnadskalkylen visar att kostnaderna för etanol till E85 har uppgått till en lägre nivå än för bensin under januari-mars 2015 vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt har skett. Även den statsstödsrapporteringen som gjordes för helåret 2014 och som redovisades till Regeringskansliet i februari 2015 visade på en överkompensation för etanol till E85. Resultatet i denna rapport visar att storleken på överkompensationen har minskat till följd av ett lägre referenspris, vilket också Energimyndigheten ansåg troligt i förra rapporteringen.

Baserat på företagens uppskattade kostnader för april-december 2015 beräknas etanol till E85 vara överkompenserad under resten av 2015. Detta resultat är dock osäkert och tar inte hänsyn till de skattehöjningar som regeringen utreder för etanol till E85 eftersom dessa inte är beslutade ännu, se avsnitt 6 för mer information.

5.4.3 Etanol till ED95

Kostnaderna för etanol till ED95 kan inte visas eftersom det rör sig om få aktörer. Energimyndigheten kan konstatera att det sannolikt inte har skett någon överkompensation under perioden januari-mars 2015. Även den statsstödsrapporteringen som gjordes för helåret 2014 indikerade att överkompensation sannolikt inte förekommit. Bedömningen är att det inte heller kommer att göra det under resten av 2015.

Datum
2015-06-23

5.5 Resultat för biodiesel

I tabellerna nedan jämförs beräknade genomsnittskostnader för låginblandad FAME (tabell 8), höginblandad FAME (Tabell 9 9), HVO (tabell 10) samt bio-DME med priset på fossil diesel exklusive moms under perioden januari-mars 2015. Kostnadsberäkningen utgår från de enkätsvar som Energimyndigheten tagit del av och omfattar de kostnader som det inrapporterande företaget har kopplat till biodrivmedlet. Samtliga genomsnittliga kostnader har tagits fram genom att beräkna ett volymvägt snitt mellan de angivna produktions-, import- och inköpskostnaderna.

A. Råvarukostnad: Beroende på vilken typ av aktör företagen är, lämnar de uppgifter om inköpspris för köpt biodiesel alternativt råvarupris för inhemskt producerad biodiesel. Denna kostnadspost inkluderar också eventuella tullavgifter samt transportkostnader i samband med inköp.

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

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

D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad: Här inkluderas bearbetningskostnader, övriga kostnader och bruttomarginal. För att kostnadstotalen för biodiesel ska bli jämförbar med kostnadstotalen för den fossila motsvarigheten anges samma bruttomarginal som för diesel.

E. Transportkostnad: I denna post ingår transportkostnader för biodieselaktörer utöver transportkostnader vid inköp.

F. Intäkt från försäljning av biprodukter: I posten ska redovisas eventuella intäkter från försäljning av biproduktioner som uppkommer vid produktion av biodiesel.

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. Gäller låginblandad FAME och ren FAME, då HVO var fullt skattebefriad under 2015 års första kvartal, se Tabell 4.

J. Justering för energiinnehåll: Eftersom FAME och HVO har ett lägre energiinnehåll än fossil diesel måste detta korrigeras för i kostnadsberäkningen. Detta görs enligt de värmevärden som redovisas i Tabell 5.

Datum
2015-06-23

5.5.1 FAME till låginblandning

Tabell 8 Kostnadsjämförelse mellan låginblandad FAME och fossil diesel, januari-mars 2015

| <i>Kostnadspost</i> | <i>Kronor/liter</i> |
|--|---------------------|
| A. Råvarukostnad | 6,68 |
| B. Arbetskraftskostnad | 0,03 |
| C. Kapitalkostnader | 0,08 |
| D. Bearbetningskostnader och övriga kostnader | 0,86 |
| E. Transportkostnader | 0,11 |
| F. Försäljning av biprodukter | 0,00 |
| G. Produktkostnad | 7,76 |
| H. Vinstmarginal | - |
| I. Skatt | 1,69 |
| J. Justering för energiinnehåll | 10,09 |
| K. Referenspris för diesel | 9,39 |
| L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K) | +0,70 |

Kostnadskalkylen visar att kostnaden för FAME till låginblandning har uppgått till en högre nivå än marknadspriset för diesel under januari-mars 2015, vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har skett. Detta skiljer sig från resultatet från den statsstödsrapportering som gjordes för helåret 2014 och som visade på en överkompensation. Detta beror dels på en höjd energiskatt och dels på ett lägre referenspris för fossil diesel. Utan den höjda energiskatten hade viss överkompensation sannolikt förekommit.

Baserat på företagens uppskattade kostnader för april-december 2015 beräknas inte FAME till låginblandning vara överkompenserad under resten av 2015. Detta resultat är dock osäkert.

Datum
2015-06-23

5.5.2 FAME till höginblandning

Tabell 9 Kostnadsjämförelse mellan FAME till höginblandning och fossil diesel, januari-mars 2015

| <i>Kostnadspost</i> | <i>Kronor/liter</i> |
|--|---------------------|
| A. Råvarukostnad | 7,18 |
| B. Arbetskraftskostnad | 0,09 |
| C. Kapitalkostnader | 0,10 |
| D. Bearbetningskostnader och övriga kostnader | 1,13 |
| E. Transportkostnader | 0,41 |
| F. Försäljning av biprodukter ¹³ | - |
| G. Produktkostnad | 8,90 |
| H. Vinstmarginal | - |
| I. Skatt | 1,03 |
| J. Justering för energiinnehåll | 10,61 |
| K. Referenspris för diesel | 9,39 |
| L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K) | +1,22 |

Kostnads kalkylen visar att kostnaden för FAME till höginblandning har uppgått till en högre nivå än marknadspriset för fossil diesel under januari-mars 2015, vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har skett. Detta skiljer sig från resultatet från den statsstödsrapporteringen som gjordes för helåret 2014 som visade på en överkompensation. Detta beror dels på att en energiskatt har pålagts och dels på att referenspriset är lägre i denna rapportering. Beräkningar visar att utan den pålagda energiskatten hade överkompensation sannolikt inte förelegat men med mycket liten marginal.

Baserat på företagens uppskattade kostnader för april-december 2015 beräknas inte FAME till höginblandning vara överkompenenserad under resterande delen av 2015. Detta resultat är dock osäkert.

¹³ Denna post inkluderas av sekretesskäl i kostnadspost D.

Datum
2015-06-23

5.5.3 HVO

Tabell 10 Kostnadsjämförelse mellan HVO och fossil diesel, januari-mars 2015

| <i>Kostnadspost</i> | <i>Kronor/liter</i> |
|--|---------------------|
| A. Råvarukostnad | 8,61 |
| B. Arbetskraftskostnad | 0,03 |
| C. Kapitalkostnader | 0,32 |
| D. Bearbetningskostnader och övriga kostnader | 1,15 |
| E. Transportkostnader | 0,14 |
| F. Försäljning av biprodukter | 0,00 |
| G. Produktkostnad | 10,25 |
| H. Vinstmarginal | - |
| I. Skatt | 0,00 |
| J. Justering för energiinnehåll | 10,64 |
| K. Referenspris för diesel | 9,39 |
| L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K) | +1,25 |

Kostnads kalkylen visar att kostnaden för HVO uppgått till en högre nivå än marknadspriset för fossil diesel under januari-mars 2015, vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har skett. Även den statsstödsrapporteringen som gjordes för helåret 2014 indikerade att överkompensation sannolikt inte förekommit. Resultatet i denna rapport visar att HVO är längre ifrån att vara överkompenserad nu, vilket beror på ett lägre referenspris.

Baserat på företagens uppskattade kostnader för april-december 2015 beräknas inte HVO vara överkompenserad under resterande delen av 2015. Detta resultat är dock osäkert.

5.5.4 Bio-DME

Kostnaderna för bio-DME kan inte visas eftersom det rör sig om få aktörer.

Energimyndigheten kan konstatera att det sannolikt inte har skett någon överkompensation under januari-mars 2015. Bedömningen är att det inte heller kommer att göra det under resterande delen av året.

Datum
2015-06-23

6. Slutsatser

Rapportens kostnadsberäkningar tyder på att överkompensation till följd av skattesubvention troligtvis har skett under januari-mars 2015 för etanol och ETBE till låginblandning samt etanol till E85, men att ingen överkompensation har skett för FAME till hög- och låginblandning, HVO, bio-DME eller etanol till ED95.

Etanol och ETBE till låginblandning och till E85 har i tidigare övervakningsrapporter varit överkomparerade och resultatet kvarstår även i denna rapport, även om storleken på den beräknade överkompensationen har minskat till följd av ett lägre referenspris.

Resultatet för FAME till hög- och låginblandning visar att de höjda energiskatter som infördes från och med den 1 januari 2015 till följd av en sannolik överkompensation under 2013, har gett effekt. Dessa biodrivmedel beräknas inte vara överkomparerade under januari-mars 2015. Det lägre referenspriset har förstärkt detta resultat, vilket också Energimyndigheten skrev i den övervakningsrapport som lämnades till regeringskansliet i februari 2015. I och med de höjda energiskatterna har FAME för låg- och höginblandning blivit dyrare än det gällande referenspriset. Eftersom referenspriset hela tiden ändras är det svårt att basera skatthöjningar på resultatet från överkompensationsberäkningarna, vilket gör systemet kortsiktigt och oberäkneligt. Utan att biodrivmedelsaktörernas kostnader förändras kan de ena året innebära överkompensation medan de nästa år inte gör det, baserat på de fossila referenspriserna. Det gör att systemet med statsstöd ger kortsiktiga och osäkra signaler till marknaden. Resultatet från denna rapportering visar på den problematiken.

Nya skatter från december 2015?

I mars 2015 presenterade Finansdepartementet promemorian ”Vissa skatteförslag inför budgetpropositionen för 2016” som bland annat innehåller förslag till skatthöjningar för drivmedel. I den nu beslutade lagrådsremissen föreslås att energiskatten på etanol till låginblandning ska höjas med 32 öre per liter och att etanol till höginblandning ska beläggas med en energiskatt om 75 öre per liter, till följd av tidigare förekommen överkompensation. Dessa skatthöjningar föreslås börja gälla från och med den 1 december 2015. Energimyndigheten lämnade sitt remissvar till Finansdepartementet den 4 maj¹⁴.

¹⁴ <http://www.energimyndigheten.se/PageFiles/49296/2015-2934%20Yttrande.pdf>