

Analysavdelningen
Enheten för utsläppshandel och drivmedel
Noak Westerberg
016-544 24 37
noak.westerberg@energimyndigheten.se

Regeringskansliet
Miljö- och Energidepartementet
m.registrator@regeringskansliet.se
cc: viktor.gunnarsson@regeringskansliet.se

Övervakningsrapport avseende skattereduktion för flytande biodrivmedel under perioden januari till och med juni 2017

Slutsatsen från denna rapport är att det finns risk för att överkompensation har skett för samtliga biodrivmedel utom ETBE under första halvåret. Detta beror framför allt på ökad försäljningskostnad för bensin och diesel och minskade råvarupriser för biodrivmedel. Det går dock inte med säkerhet att säga att biodrivmedel har varit överkompenserade under perioden. Först när helårsrapporten är gjord, som baseras på uppgifter från bolagen, kan det med säkerhet fastställas.

1 Statsstödsreglerna

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 2018.

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 ska Sverige justera skattenedsättningen (stöddordningen). 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 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 2017 gavs myndigheten i uppdrag att ta fram underlag till Miljö- och energidepartementet i enlighet med EU-kommissionens beslut i statsstödsärende SA 43301 om skattebefrielse för flytande biodrivmedel. Regleringsbrevet anger att underlaget ska sammanställas i

två rapporter, en som ska levereras den 27 februari 2017 och en som ska levereras den 15 december 2017.

Rapporten som levererades den 27 februari 2017 innehöll en bedömning av huruvida överkompensation förekommit under helåret 2016. 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 2017. Bedömningen baserades på de rapporterade företagens egna bedömningar av produktionskostnadernas utveckling under 2017.

Denna övervakningsrapport levereras till Miljö- och energidepartementet den 15 december 2017 och gäller för perioden januari till och med juni 2017. Enligt regleringsbrevet ska denna övervakningsrapport innehålla en utvidgad marknadsanalys och en bedömning av om överkompensation förekommit för första delen av 2017.

2 Metod

Metod för bedömning av överkompensation under perioden januari till juni 2017

Enligt Energimyndighetens regleringsbrev för 2017 ska övervakningsrapporten gällande perioden januari till juni 2017 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.

I tidigare statsstödsrapporteringar har företag rapporterat in både fasta och rörliga produktionskostnader till Energimyndigheten. De fasta kostnaderna har visat sig vara relativt stabila över tid och därför är just de rörliga kostnaderna intressanta för denna överkompensationsbedömning. Genom att studera utvecklingen av företagets rörliga kostnader, i det här fallet företagets råvarukostnader, i relation till försäljningspriset för fossil bensin och diesel (exklusive moms) har en bedömning av risken för överkompensation gjorts.

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 2017 till och med den 30 juni 2017.

3 Marknadsutveckling i Sverige

Användningen av flytande biodrivmedel uppgick under första halvåret 2017 till 8,5 TWh enligt preliminär statistik från SCB. Det är en ökning jämfört med första halvåret 2016 då motsvarande siffra var 6,6 TWh. Ökningen beror på att användningen av ren HVO ökat. I övrigt liknar användningen av flytande biodrivmedel föregående år.

3.1 Etanol

Etanol säljs genom låginblandning i bensin och genom höginblandning i produkterna E85, ED95 och ETBE. Användningen av etanol har minskat årligen sedan 2012. Den trenden verkar dock ha planat ut under första halvåret 2017.

Användningen av E85 var densamma första halvåret 2017 som 2016, knappt 20 000 kubikmeter.

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 m³ per år. Sedan 2015 har deras produktion legat nära maxkapacitet. Majoriteten av Agroetanol's etanol säljs till Tyskland. Det kan dock komma att förändras i samband med införandet av reduktionsplikt för bensin och dieselbränsle i juli 2018.

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

Skattenivåerna för etanol har varit oförändrade för etanol under hela 2017. Tabell 1 visar hur stort avdrag som medges för energiskatt, för koldioxidskatten medges avdrag i samtliga fall till 100 procent.

Tabell 1. Avdrag för energiskatt för etanol till olika drivmedel.

Drivmedel	Avdrag	Sedan
Etanol i bensin	88 procent	2016-08-01
ETBE i Bensin (den andel som framställts av biomassa)	100 procent	-

Drivmedel	Avdrag	Sedan
Etanol i E85	92 procent	2016-08-01
Etanol i ED95	100 procent	-

Regeringen har i budgetpropositionen för 2018¹ föreslagit vissa ändringar avseende beskattningen av etanol. Införandet av den så kallade reduktionsplikten för bensin och dieselbränsle innebär att skatteavdragen för låginblandning slopas helt från 1 juli 2018. E85 föreslås dock att beviljas 100 procent skatteavdrag för både energi- och koldioxidskatt från 1 januari 2018.

Priser

Tidigare statsstödsrapporteringar visar att svenska företags genomsnittliga inköspriser för råvaror och etanol följer det europeiska spotpriset på etanol. Spotpriset utgörs 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 eventuellt också för tull².

Det europeiska spotpriset för etanol kallas T2 och anges som FOB i ARA³. Priset på T2-etanol steg under början av 2017 till följd av ökade inblandningsgrad i bensin runt om i Europa. Under mars sjönk priserna igen på grund av att utbudet på den europeiska marknaden väntades öka. Förväntningarna gick att härleda både till att osålda leveranser med europeiskt ursprung kommit till ARA-området samtidigt som större volymer importerad etanol hade anlant till ARA-området i april.

I mitten av april hade priset för T2-etanol sjunkit till omkring 5,20 kr/liter från att ha kostat närmare 6,20 kr/liter under februari månad.

3.2 FAME

FAME säljs genom låginblandning i bensin och i ren form under namnet B100. Under första halvåret 2017 var användningen av B100 densamma som första halvåret 2016. Samtidigt har användningen av ren HVO (HVO100) vuxit kraftigt, utan att ha tagit marknadsandelar från B100.

Användningen av låginblandad FAME ligger i stort sett kvar på samma nivåer som under första halvåret 2016. Det beror på att användningen av diesel har legat kvar på i stort sett samma nivå.

Det finns två företag i Sverige som producerar FAME i större skala; Perstorp Bioproducts AB och Ecobränsle AB. Perstorp Bioproducts AB är den största

¹ Prop. 2017/18:1.

² Etanol som importeras från USA och Sydamerika ska betala en särskild tull vid import till Sverige.

³ Free On Board – Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen. Free on board innebär att priset inkluderar lastning i någon av hamnarna inom denna region.

producenten och har produktionsanläggningar i Stenungssund samt i Fredrikstad, Norge. Ecobränsle AB är näst störst och har sin produktion i Karlshamn. I Sverige produceras FAME också av ett flertal mindre aktörer som tar fram relativt små volymer.

Perstorps anläggning i Fredrikstad togs i drift i januari 2016 och har nästintill fördubblat företagets produktionskapacitet som numera ligger på 280 000 m³. För helåret 2016 uppskattade Perstorp att produktionen landar på knappt 70 procent av den totala kapaciteten. Majoriteten av Perstorps FAME säljs i Sverige.

Ecobränsle AB har kraftigt minskat sin produktion av FAME under de senaste åren. Under 2017 räknar bolaget med att tillverkat ungefär 8 500 m³.

Skattenivåer

Avdraget för energiskatt för FAME till låginblandning ändrades den 1 augusti 2016 från 8 procent till 36 procent. Samtidigt justerades avdraget för B100 från 50 till 63 procent.

I budgetpropositionen för 2018 föreslår regeringen vissa ändringar av beskattningen för FAME. Införandet av den så kallade reduktionsplikten för bensin och dieselbränsle innebär att skatteavdragen för låginblandning slopas helt från 1 juli 2018. B100 föreslås dock att beviljas 100 procent skatteavdrag för både energi- och koldioxidskatt från 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-mill⁴ ARA⁵, i enheten kr/kg.

Efterfrågan på FAME sjönk under januari och februari 2017 till följd av låga priser på fossila drivmedel och ändrade skattesatser i ett antal europeiska medlemsstater. Det hade i sin tur en negativ effekt på spotpriserna. Efterfrågan hämtade sig under våren, men eftersom utbudet också ökade under samma period hade det inte någon effekt på priset som istället fortsatte att sjunka.

Det fanns stora lager PME (Palm Methyl Ester) i Europa våren 2017. Under april och maj fraktades ungefär 62 000 ton PME från Indonesien och Malaysia till Europa. Normalt brukar efterfrågan på drivmedel öka under sommarmånaderna i Europa då fler kör bil då. Den högre efterfrågan brukar också ge ett högre pris, men i det här fallet ökade de förväntade leveranserna från Malaysia och Indonesien utbudet så pass mycket att den effekten jämnades ut.

⁴ Pris vid tillverkningsplats/fabrik exklusive transport till köparen.

⁵ Genomsnittspris vid tillverkningsplats/fabrik kring hamnarna Rotterdam, Antwerpen och Amsterdam (ARA).

I slutet av juni hade priset för FAME på den europeiska marknaden sjunkit till cirka 6,70 kr/liter från att i början av året ha varit ungefär en krona dyrare per liter.

3.3 HVO

HVO säljs som låginblandning samt i ren form under namnet HVO100. Användningen av HVO100 har fortsatt växa kraftigt under första halvåret 2017. En bidragande faktor till det är att efterfrågan på HVO100 har vuxit och att tillgängligheten ökat då fler distributörer har börjat erbjuda drivmedlet. Klimatklivet har också finansierat ett femtiotal nya tankstationer för HVO100. Jämfört med första halvåret 2016 har användningen av låginblandad HVO minskat med 11 procent, trots att försäljningen av diesel totalt sett var oförändrad. En tänkbar förklaring är att den kraftigt ökande efterfrågan på HVO100 har inneburit att det inte varit möjligt att blanda in lika mycket HVO i vanlig diesel.

Idag finns det framför allt två stora HVO-leverantörer på den svenska marknaden; Preem AB och Neste AB. 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, utan Neste AB redovisar endast kostnaden för import av HVO till Sverige.

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.

Skatter

HVO 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 i stor utsträckning 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, PFAD⁶, slakteriavfall, råttolja och rapsolja. År 2016 utgjorde PFAD 23 procent av den totala andelen HVO i Sverige⁷.

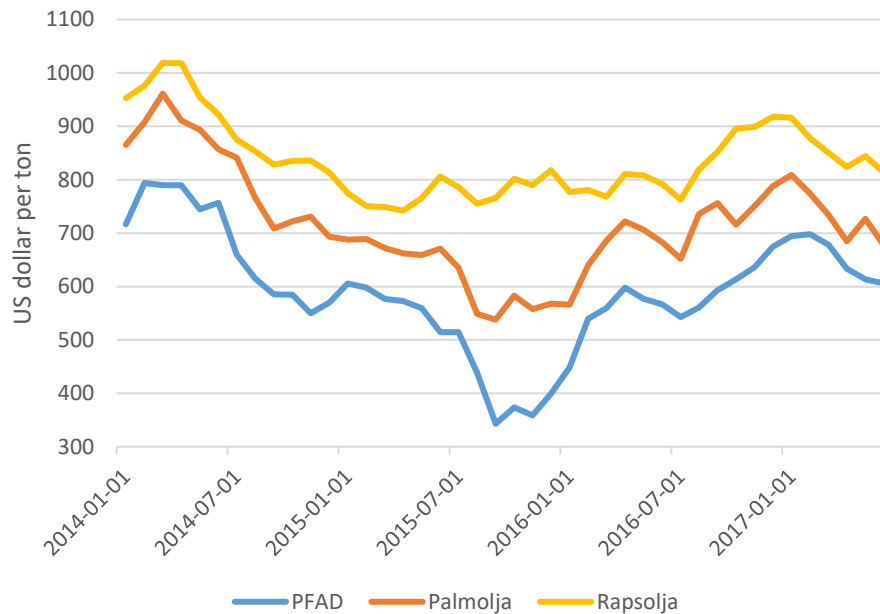
Det finns europeiska spotpriser på flertalet råvaror som kan användas till HVO-tillverkning. Några exempel finns i Figur 1, vilken visar att priserna sjönk med

⁶ Palm fatty acid distillate, en fraktion som avskiljs från den råa palmoljan när den raffinerar.

⁷ Energimyndigheten (2017) Drivmedel 2016 (ER 2017:12).

13 procent under det första halvåret. Priserna ökade dock med 7 procent om man räknar på ett genomsnitt av priserna för hela året 2016 respektive första halvåret 2017.

Figur 1. Prisutveckling för ett antal olika oljor som används för produktion av HVO, 2014 – 2017. Källa: Världsbanken och Palm Oil Analytics (för PFAD).

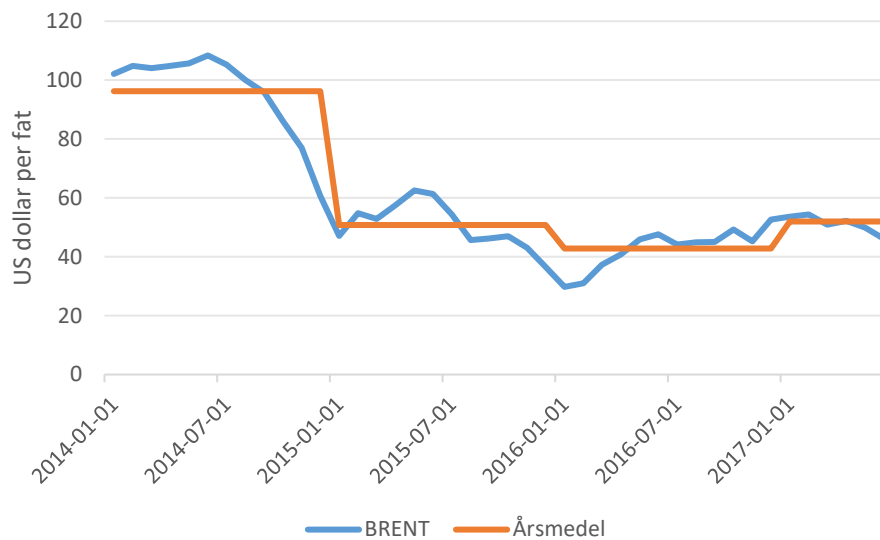


4 Oljepriset

Priset på råolja stabiliserades under början av 2017 omkring 50 US dollar per fat men sjönk något i början av sommaren, se Figur 2. Stabiliseringen förklaras av en återgång från stort överskott till bättre balans mellan tillgång och efterfrågan. Detta är sannolikt ett resultat av att OPEC kommit överens om minskade produktionskvoter i november 2016.

Figur 2. Prisutveckling för Brentolja, 2014 – 2017, löpande pris. Källa: Världsbanken⁸

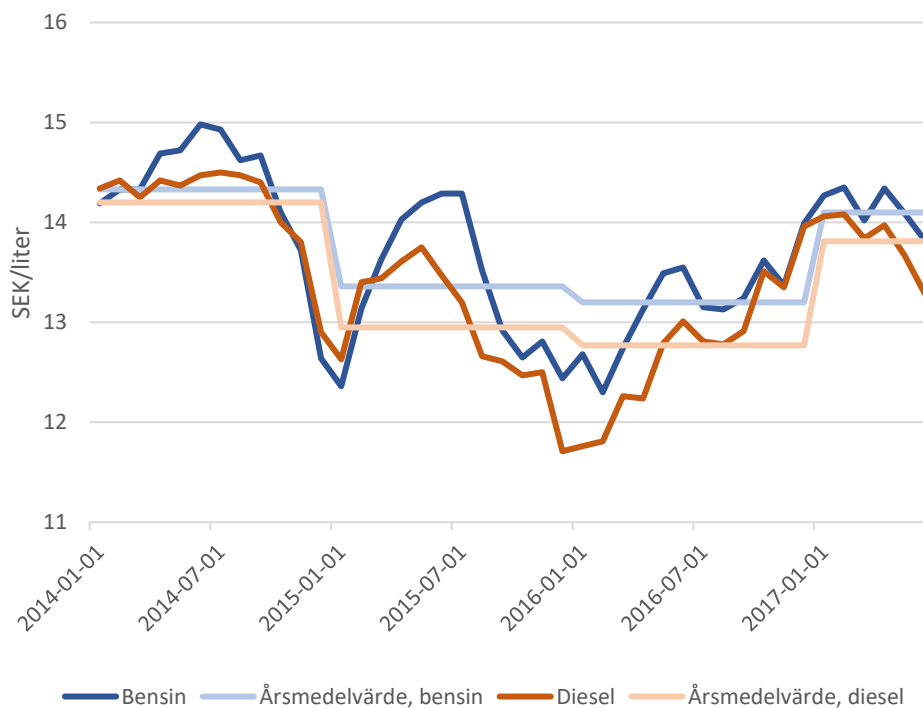
⁸ <http://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets>



5 Bensin och diesel

Efter en tydligt ökande prisutveckling för bensin och diesel under 2016 vände pumppriset neråt under våren 2017, se Figur 3. En möjlig förklaring till detta är det sjunkande råoljepriset som redovisas i Figur 2.

Figur 3. Prisutveckling för bensin och diesel, 2014 – 2017. Källa: SPBI.



Enligt SPBI:s statistik har produktkostnaden för bensin och diesel ökat under 2017. För diesel har bruttomarginalen dessutom minskat och legat på 0 SEK under första halvåret.

6 Energimyndighetens bedömning av överkompensation under perioden januari till och med juni 2017

I den här rapporten redogör Energimyndigheten för hur risken för överkompensation förändrats under första halvåret 2017 jämfört med resultatet för statsstödsrapporteringen för helåret 2016. 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. Läs mer om metoden i kapitel 2 Metod.

Överkompensationsbedömning för HVO

Energimyndigheten ser att det finns risk för att överkompensation har skett för HVO under första halvåret 2017. Anledningen till detta är att priset för diesel har ökat under perioden samtidigt som råvarupriset för HVO har minskat.

Överkompensationsbedömning för FAME

Energimyndigheten ser en risk för att såväl FAME till låginblandning som B100 har varit överkompenserat under perioden januari till juni 2017. De studerade råvarukostnaderna har minskat under perioden samtidigt som försäljningspriset för diesel har ökat.

Överkompensationsbedömning för etanol

Energimyndigheten ser en risk för att etanol till låginblandning och E85 har varit överkompenserat under perioden januari till juni 2017. De studerade råvarukostnaderna har minskat under perioden samtidigt som försäljningspriset för bensin har ökat. Skattejusteringarna den 1 augusti 2016 har också ökat risken för överkompensation för låginblandad etanol och E85.

Även ED95 kan ha varit överkompenserat då försäljningspriset för diesel har ökat. ETBE bedöms dock inte ha varit överkompenserat, även om bedömningen är att marginalen till överkompensation har minskat.

7 Slutsatser

Slutsatsen från den här övervakningsrapporten är att det finns risk för att alla biodrivmedel förutom ETBE har varit överkompenserade under perioden januari till och med juni 2017.