

Analysavdelningen

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Indikativ övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel under perioden januari - augusti 2014

1. Inledning

I Energimyndighetens regleringsbrev ges uppdraget att myndigheten ska redovisa huruvida Sverige följer statsstödsreglerna avseende biodrivmedel eller inte. Rapporteringen görs till regeringen och innehåller uppgifter i enlighet med kommissionens beslut i statsstödsärende SA 38421 och SA 38420 om skattebefrielse för biodrivmedel.

Sverige har åtagit sig att till kommissionen lämna årliga övervakningsrapporter för att visa att ingen överkompensation sker och om det skulle förekomma; justera stödordningen. De årliga rapporterna ska innehålla en bedömning om utvecklingen av utbudet och efterfrågan på den svenska biodrivmedelsmarknaden, vilket i år har gjorts med hjälp av en ny prognosdel som samtliga berörda företag har fått möjlighet att fylla i. Då övervakningsrapporten med avseende på 2013 års volymer visade att både låg- och höginblandad FAME var överkomparerade, begärde EU-kommissionen att Sverige ska göra två årliga rapporter för att regeringen ska hinna utforma åtgärder för att motverka en eventuellt kommande överkompensation innan stödperiodens slut den 31 december 2015.

Med *indikativ* rapport, syftas det till att denna rapportering inte är den slutgiltiga överkompensationsrapporteringen som gäller för 2014 som helår, utan att den används indikativt i syfte inför årsrapporteringen i januari 2015.

Begreppet överkompensation avses här när ett biobaserat drivmedel, till följd av skattenedsättningen, har lägre kostnader än det fossila drivmedel det ersätter.

2. Metod

Detta är en nyttillkommen extrarapportering som omfattar tidsperioden 1 januari – 31 augusti 2014 med en kompletterande prognosdel för resterande delen av året, 1 september – 31 december. För att utvärdera en del av de skattedispenser av biodrivmedel för 2014 års första åtta månader, skickade Energimyndigheten ut ett frågeformulär till de företag som erhållit hållbarhetsbesked för biodrivmedel och därigenom har haft möjlighet att göra skatteavdrag på sina volymer. Frågeformuläret innehöll frågor om faktiska förhållanden kring produktion, import, användningsområden etc. för perioden januari till augusti samt frågor om

Datum
2014-11-25

förväntade förhållanden för perioden september till december. Uppgifterna som har lämnats för 2014, d.v.s. faktiska uppgifter, är de siffror som har legat till grund för resultatet som redovisas nedan. Rapporteringen innefattar enbart den biobaserade andelen av drivmedlet, likaså omfattas enbart de volymer som företagen uppger att de gjort skatteavdrag för. De prognostiserade uppgifterna har enbart använts för att få en fingervisning på om resultatet också ser ut att gälla resterande del av året eller ej.

Då det råder osäkerhet avseende marknadens framtida utveckling och då pris på, och kostnader för, de genom statsstödsbeslutet skattebefriade bränslena kan variera kraftigt över tiden är det viktigt att priser och kostnader följs och kontrolleras på årsbasis. Detta ger vid handen att det är svårt att uppskatta volymer och kostnader för perioden september till december. Energimyndigheten är medveten om problematiken och använder, som nämndes ovan, de prognostiserade uppgifterna med försiktighet.

Utskicket av frågeformuläret gjordes den 24 september 2014 och svar begärdes in till den 22 oktober 2014. Många av de uppgifter som 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 i redigerad form i rapporten.

Telefon- och e-postkontakt har tagits med några uppgiftslämnare för att förtydliga och komplettera lämnade enkätsvar. För att begränsa arbetets omfattning har dock principen varit att utgå från de svar som inkommit via svarsformuläret.

Under år 2014 har 41 företag erhållit hållbarhetsbesked för flytande biodrivmedel och därmed inkluderats i rapporteringen. För år 2013 var antalet företag 46 stycken. Tidigare år har utskick gjorts till företag som fått dispensbeslut från energi- och koldioxidskatt på motorbränslen. Under tidigare år har antalet företag med hållbarhets besked varit 51 (2012), 61 (2011) och 37 stycken (2010). Att antalet företag har ökat efter år 2010 beror framförallt på en ändring i skattelagstiftningen från 1 januari 2011 som inneburit att fler företag är skattepliktiga än tidigare. Därmed behöver fler företag ansöka om hållbarhetsbesked för att få skattebefrielse för biodrivmedel. En majoritet av företagen som har gjort skatteavdrag idag är företag som köper förhållandevis små volymer av biodrivmedel i form av låginblandning.

För år 2014 har 16 företag lämnat uppgifter om etanol, 31 företag har lämnat uppgifter om FAME¹ och 15 företag har lämnat uppgifter om HVO². Observera att samma företag kan ha gjort skatteavdrag för mer än ett biodrivmedel.

¹ FAME står för fettsyrametylester. Vanligast i Europa är rapsmetylester (RME).

² HVO står för hydrogenated vegetable oil (hydrerad vegetabilisk olja).

3. Marknadsutvecklingen

Användningen av flytande biodrivmedel ökar stadigt och uppgick för år 2013 till 7,5 TWh (för år 2012 var motsvarande siffra 6,1 TWh). Ökningen kan främst tillskrivas den ökande mängden HVO. Under första halvåret år 2014 uppgick användningen preliminärt till 4,4 TWh, varav HVO stod för 43 %. För specifika volymer, se Tabell 1.

Tabell 1. Leveranser av biodrivmedel åren 2009-2013, uttryckt i 1000 m³ samt TWh.

	2009		2010		2011		2012		2013	
	1 000 m ³	TWh	1 000 m ³	TWh	1 000 m ³	TWh	1 000 m ³	TWh	1 000 m ³	TWh
Etanol	389	2,3	400	2,36	420	2,48	407	2,40	356	2,10
Biodiesel	206	1,89	225	2,06	295	2,72	404	3,74	581	5,41

Källa: Energimyndigheten/SCB

3.1 Etanol

Användning

Etanol förekommer som låginblandning i bensen och som komponent i produkter som E85³, ED95⁴ och ETBE⁵. Ökningen av etanolanvändningen under de senaste åren beror främst på att användningen av E85 har ökat. Under år 2014 var den tillåtna låginblandningen av etanol i bensen 10 %, varav upp till 5 % befriades från koldioxidskatt men belades med en energiskatt om 34 öre per liter, se Tabell 3.

Under år 2009 minskade E85-användningen kraftigt eftersom marknadspriserna för E85 räknat i bensinekvivalenter var högre än bensen under en stor del av året. Under åren 2010 och 2011 ökade E85-försäljningen åter. Under år 2012 låg försäljningen på samma nivå som år 2011, för att sedan minska kraftigt under år 2013 med fortsatt minskning under 2014.

Etanol till låginblandning har minskat i takt med bensenanvändningens minskning under både år 2012 och år 2013, en trend som ser ut att fortsätta också under år 2014.

Ursprung

Etanol importeras till olika tullsatser beroende på i vilken form etanolen tas in i landet.

- Import av etanol som kemisk produkt: Om etanolen är blandad med en annan produkt, t.ex. bensen, kan den importeras som en kemisk produkt (KN-nr 3824 90 99) vilken har en tull om 6,5 % av varuvärdet. Endast viss import av E85 och ED95 sker under denna tullsats.

³ E85 är ett biodrivmedel som till huvudsak består av etanol (ca 79 - 85 % etanol beroende på årstid) men även av låginblandad bensen. Drivmedlet ersätter bensen i personbilar.

⁴ ED95 är ett biodrivmedel som består av ca 95 % etanol. Drivmedlet ersätter diesel i busstransporter.

⁵ ETBE står för etyltertiärbutyleter och är ett s.k. oktanhöjande additiv till bensen som kan vara baserat på etanol.

Datum
2014-11-25

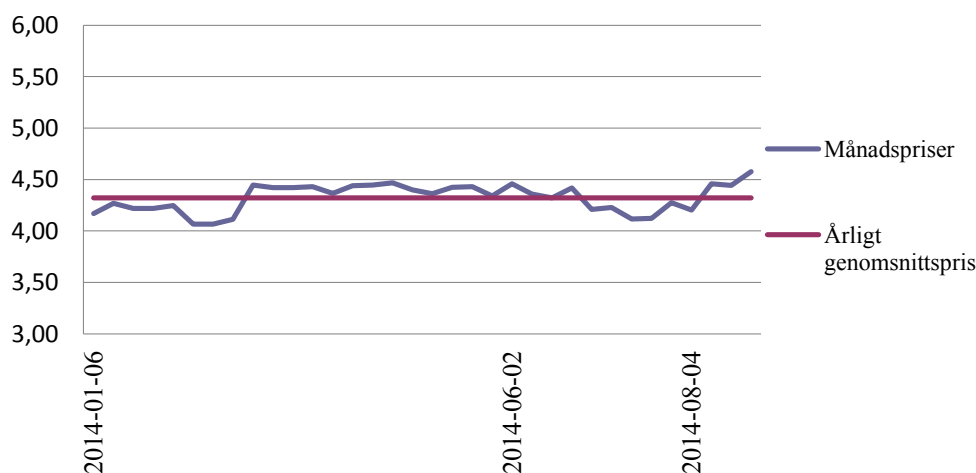
- Import av odenaturerad etanol: Etanol som används som låginblandning måste importeras som odenaturerad etanol (KN-nr 2207 10 00) för att få skattebefrielse. Odenaturerad etanol har en tullsats på 19,2 euro per 100 liter.
- Import av denaturerad etanol: Denaturerad etanol (KN-nr 2207 20 00) används främst till produktion av E85. För denaturerad etanol är tullsatsen 10,2 euro per 100 liter. Omfattningen av import av drivmedelsetanol på denna tullsats är liten.

Utöver import och export med 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

I slutet av år 2013 sjönk det europeiska etanolpriset kraftigt till följd av det sjunkande priset för utomeuropeisk etanol. Under perioden januari till augusti 2014 har det europeiska etanolpriset legat relativt stabilt strax under 4,50 kronor per liter, se Figur 1, vilket är en relativt låg prisnivå. Orsakerna är bland annat en stark eurokurs, lägre efterfrågan än förväntat och stora skördar.

Figur 1. Prisutveckling för etanol på den europeiska marknaden under januari-augusti 2014, löpande priser respektive genomsnitt för perioden, kronor/liter.



Källa: Licht Interactive Data

Under sommaren år 2012 steg priserna till följd av kraftigt höjda etanolpriser i USA. Under år 2013 var skördarna avsevärt bättre vilket avspeglades i sjunkande priser för jordbruksprodukter och bättre marginaler för etanolproducenterna i EU, se Figur 2.

Datum
2014-11-25

Figur 2. Prisutveckling för etanol på den europeiska marknaden under åren 2011-2014, löpande priser resp. genomsnitt för helår, kronor/liter.



Källa: Licht Interactive Data/Energimyndigheten

Not. De svenska priserna avser låginblandad etanol.

Även om de europeiska etanolpriserna har sjunkit har skillnaden mellan producerad etanol i och utanför EU tidigare varit mycket stora. Under år 2013 var europeisk etanol i snitt 71 öre dyrare per liter än utomeuropeisk, något som kan jämföras med 81 öre dyrare per liter under år 2012. Under perioden januari till augusti 2014 har dock europeisk etanol varit 28 öre billigare per liter än utomeuropeisk etanol. Det beror på att USA har haft tillfälliga problem med logistiken kring sin etanolexport. I maj sjönk de utomeuropeiska priserna tillbaka till 2013 års nivå för att återigen öka något över de europeiska priserna under augusti. Ökningen beror bland annat på stora skördar och lägre råvarupriser i USA.

Figur 2 visar också ett inhemskt årligt svenskt genomsnittspris för råvarukostnaden i produktion och import/införsel. Genomsnittspriset är från tidigare statsstödsrapporteringar och har för perioden januari till augusti 2014 inte inkluderats då det baseras på få aktörer. Figuren visar att de råvarukostnader som angetts i rapporteringen också följer det europeiska genomsnittspriset väl, vilket också är fallet under 2014.

3.2 Biodiesel

Användning

Biodiesel används här som samlingsnamn för FAME och HVO och används framförallt som inblandning i diesel, men även som höginblandat biodrivmedel. Användningen av biodiesel i ren form är fortfarande mycket begränsad men har, liksom den låginblandade biodieseln, ökat markant under de senaste åren. Under år 2014 var den tillåtna låginblandningen av FAME i diesel 7 %, varav upp till

Datum
2014-11-25

5 % befriades från koldioxidskatt men belades med en energiskatt om 28 öre/liter, se Tabell 3.

Till följd av den årliga statsstödsrapporteringen för 2013 års biodrivmedelsvolym, har nya skattesatser föreslagits för låg- och höginblandad FAME då rapporteringen visade på att dessa drivmedel varit överkompenserade. Den föreslagna skattesatsen för låginblandad FAME är 1,69 kronor/liter i energiskatt, med fortsatt koldioxidskattebefrielse. För höginblandad FAME handlar det om ett förslag om en energiskatt på 1,03 kronor/liter med fortsatt koldioxidskattebefrielse, se Tabell 4. De nya skattesatserna beslutas i samband med budgetpropositionen⁶ för 2015.

HVO regleras inte av någon specifik låginblandningsnivå och är i dagsläget skattebefriad upp till 15 %. Enligt budgetpropositionens förslag kommer dock denna gräns att slopas, vilket innebär att all form av HVO som använts fr.o.m. den 1 maj 2014 blir skattebefriat. Den rådande trenden är att allt mer diesel innehåller låginblandning samtidigt som dieselanvändningen i sig ökar. Ökningen av biodiesel under åren 2013 och 2014 beror liksom år 2012 främst på ökningen av låginblandad HVO i diesel. HVO är en biodiesel som tillverkas genom att fettsyror eller FAME hydreras till diesel med vätgas under högt tryck och temperatur. Resultatet blir ett kolväte som är likartat med det som ingår i diesel. Slutprodukten blir ett konventionellt dieselbränsle där andelen bioråvara kan vara högre än vad som hade varit möjligt med låginblandning av FAME.

Ursprung

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

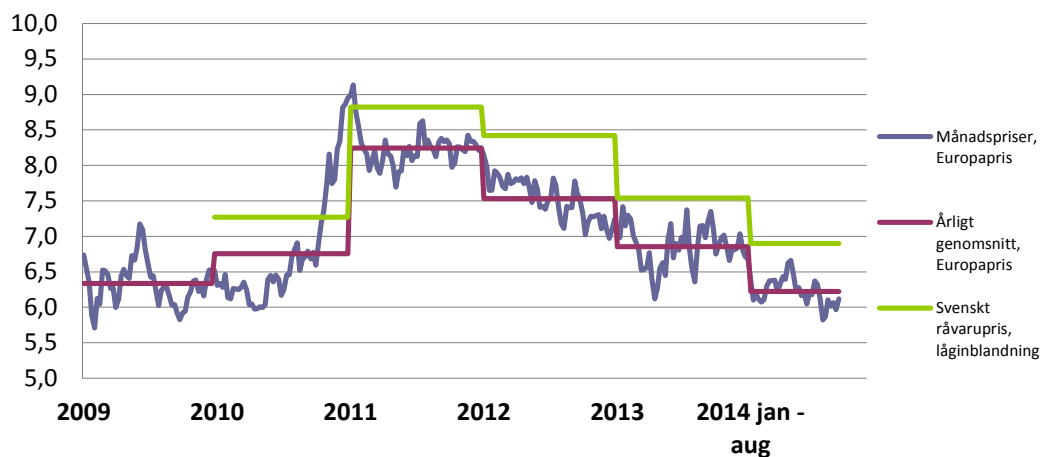
Prisbild

De europeiska råvarupriserna för FAME har fortsatt minska även under år 2014, se Figur 3. Minskningen beror främst på lägre priser på vegetabiliska oljor. Under året har priset fluktuerat till följd av bland annat en stark euro och lägre efterfrågan och större utbud än förväntat. Det är märkbart att de fortsatt allt lägre europeiska priserna får genomslag på den svenska marknaden, framförallt för låginblandad FAME då en stark majoritet av det drivmedlet importeras.

⁶ Budgetpropositionen för 2015, Prop. 2014/15:1, 23 oktober 2014, Finansdepartementet

Datum
2014-11-25

Figur 3. Prisutveckling för FAME på den europeiska marknaden under åren 2011-2014, löpande priser resp. genomsnitt för helår, kronor/liter.



Källa: Licht Interactive Data/Energimyndigheten.

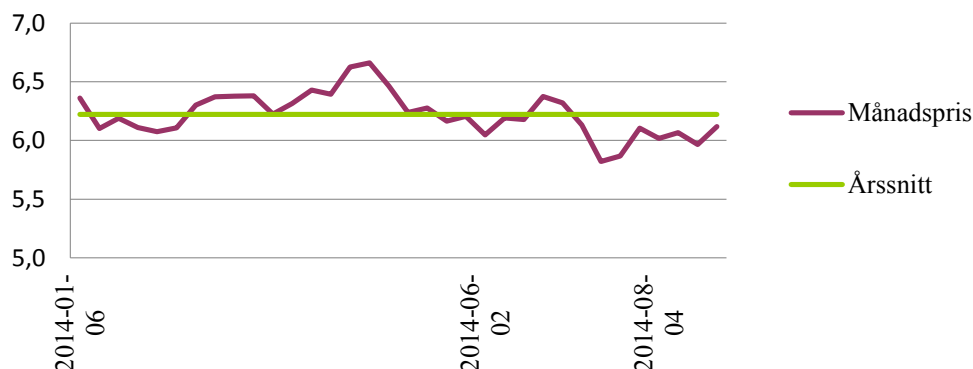
Not. De svenska råvarupriserna för 2013 och 2014 avser låginblandning, medan tidigare avser all inrapporterad FAME.

Produktionsmarginalen för FAME baseras på priset för raps i EU, kapitalkostnader och transportkostnader och liknande samt prisnoteringen för europeisk diesel. Producenterna i EU fick under sommaren 2013 bättre ekonomiska förutsättningar till följd av lägre råvarupriser och ökad konkurrenskraft mot palm- och sojabönsproducerad FAME från Indonesien och Argentina tack vare antidumpningstullar. Förutsättningarna för att efterfrågan på FAME ska öka inom EU den närmaste tiden bedöms som små, detta på grund av att HVO tagit en allt större marknadsandel. Den rådande överkapaciteten av biodiesel inom EU bidrar till låga produktionsmarginaler.

Datum
2014-11-25

Figur 4 nedan visar att det europeiska FAME-priset även under augusti 2014 ligger kvar kring den låga nivån som inledde året.

Figur 4. Prisutveckling för FAME på den europeiska marknaden under januari-augusti 2014, löpande priser respektive genomsnitt för perioden, kronor/liter.

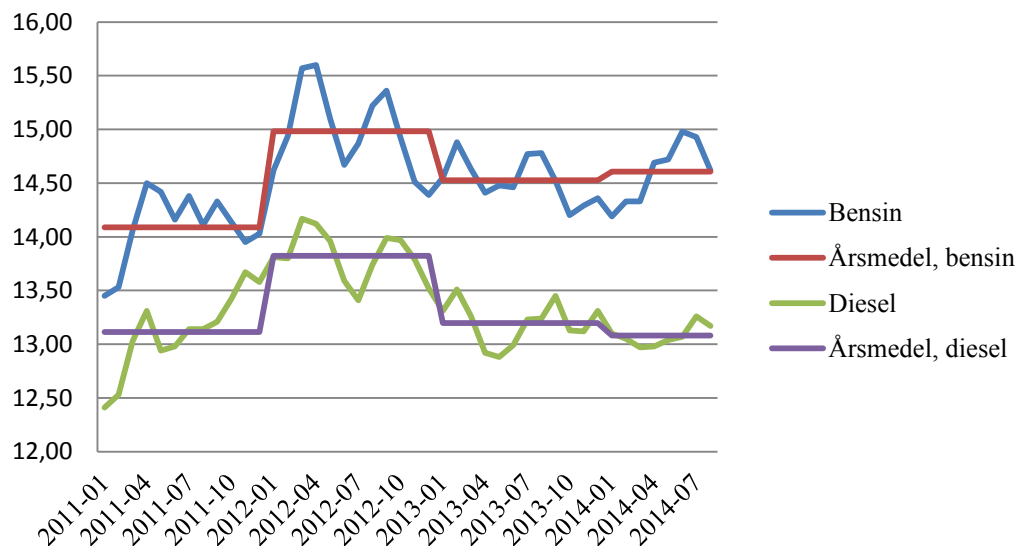


Källa: Licht Interactive Data

3.3 Bensin och diesel

Under perioden januari-augusti ökade bensinpriset jämfört med helåret 2013, medan dieselpriiset minskade något, se Figur 5 nedan.

Figur 5. Försäljningspris för bensin och diesel vid pump på den svenska marknaden, år 2011- augusti 2014, löpande priser, kronor/liter.



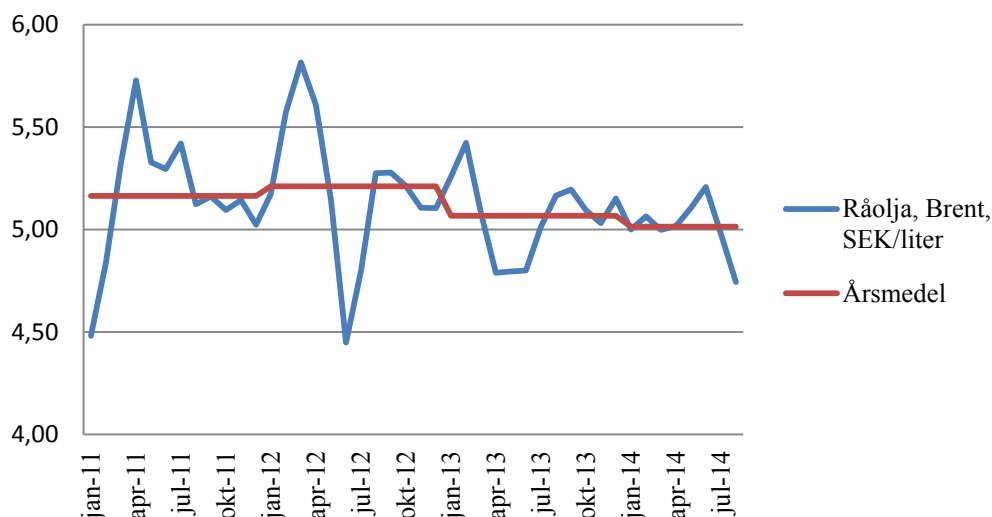
Källa: SPBI

Ökningen i bensinpriset under perioden januari – augusti 2014 kan främst förklaras av att den ökade efterfrågan i samband med semestertider slår igenom under den korta tidsserien. Också ett fortsatt osäkert läge i Ukraina och oroligheter i Mellanöstern föranledde prisökningen. Figur 5 indikerar dock på att priset

Datum
2014-11-25

återigen är på väg ned, vilket delvis kan förklaras av ett lugnare läge på marknaden och ett minskande råoljepris. Figur 6 nedan visar det nedåtgående råoljepriset, som främst beror på ett marknadsöverskott av råolja.

Figur 6. Prisutveckling för Brentolja, år 2011- augusti 2014, kronor/liter.



Källa: Världsbanken

Det lägre priset är bland annat ett resultat av ett ökat utbud i kombination med höga lagernivåer och ekonomiska nedskärningar. Bensin- och dieselpriiset har inte minskat lika kraftigt som råoljepriset, vilket främst kan förklaras av försvagad krona gentemot dollarn. Det låga ränteläget i Sverige tillsammans med förväntade fortsatta minskningar i råoljepriset gör det troligt att också bensin- och dieselpriiset fortsätter sjunka alternativt ligger kvar kring en relativt låg nivå året ut. Det framtida råoljepriset kan dock komma att höjas om OPEC⁷ kommer överens om en produktionsjustering, vilket förhandlas på ett möte den 27:e november 2014.

4. Kostnadsjämförelser

I denna rapport jämförs kostnader för biodrivmedel med det fossila drivmedel som det ersätter. Det innebär att låginblandad etanol och etanolen i E85 jämförs med bensin, medan ED95, låginblandad FAME, B100 och HVO jämförs med diesel. Det ska noteras att kostnadsjämförelserna är förknippade med stora osäkerheter då kostnader kan skilja sig åt mellan olika företag samt variera över tid.

⁷ Organization of the Petroleum Exporting Countries

4.1 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. Kapitalkostnader
- D. Övriga kostnader
- E. Transportkostnader
- F. Intäkter 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, men ger inte svar på huruvida överkompensation föreligger i enskilda steg i kedjan.

4.2 Antaganden om referenspriser

I bedömningen spelar referenspriset stor roll, det vill säga priset på bensin och diesel. För dessa bränslen har Energimyndigheten ingen möjlighet att begära ut uppgifter från aktörerna. Energimyndigheten utgår istället från de marknadspriser som gällt under den gångna perioden.

Bensinpriserna som Energimyndigheten utgår ifrån är genomsnittliga priser för bensin under perioden januari till augusti 2014 enligt SPBI⁸. Detta motsvarar genomsnittliga bensinpriser vid pump. Eftersom nästintill all bensin och diesel inkluderar 5 % låginblandning innebär det att en justering måste göras för att få fram kostnaden för de rena fossila bränslena.

Tabell 2. Beräkningsförutsättningar referenspris för bensin och diesel, januari - augusti 2014.

	Produktkostnad	Bruttomarginal	Skatt	Total exkl. moms
Bensin E5	5,13	0,82	5,36	10,56
Ren bensin	5,05	0,82	5,63	11,50
Diesel B5	5,12	0,71	4,62	10,45
Ren diesel	4,92	0,71	4,86	10,49

Källa: SPBI, Energimyndighetens beräkningar

⁸ Svenska Petroleum- & Biodrivmedel Institutet

Datum
2014-11-25

4.3 Skattesatser och värmevärden

I Tabell 3 redovisas skattesatserna för bensin och diesel år 2014. I Tabell 4 redovisas 2015 års beslutade och föreslagna skattesatser. Tabell 5 redovisar de värmevärden som använts vid omräkning för drivmedel.

Tabell 3. Skattesatser år 2014 för drivmedel.

Bränsle	Enhet	Energiskatt	Koldioxidskatt	Total skatt
Bensin, MK1	kr/liter	3,13	2,5	5,63
Diesel, MK1	kr/liter	1,76	3,09	4,86
Låginblandad FAME	kr/liter	0,28	-	0,28
Låginblandad etanol	kr/liter	0,34	-	0,34

Källa: Skatteverket

Tabell 4. Föreslagna skattesatser år 2015 för drivmedel.

Bränsle	Enhet	Energiskatt	Koldioxidskatt	Total skatt
Bensin, MK1	kr/liter	3,25	2,6	5,85
Diesel, MK1	kr/liter	1,83	3,22	5,05
Låginblandad FAME	kr/liter	1,69	-	1,69
Höginblandad FAME	kr/liter	1,03	-	1,03
Låginblandad etanol	kr/liter	0,34	-	0,34

Källa: Lag (1994:1776) om skatt på energi/Budgetpropositionen för 2015

Tabell 5. Värmevärden för drivmedel.

Bränsle	Enhet	Energiinnehåll (kWh/enhet)	Energiinnehåll (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

Källa: Energimyndigheten

4.4 Kostnadsjämförelse för biodiesel

I tabellerna nedan jämförs beräknade genomsnittskostnader för låginblandad FAME (Tabell 6), höginblandad FAME (Tabell 7) samt HVO (Tabell 8) med kostnader på fossil diesel exklusive moms under perioden januari till augusti. Kostnadsberäkningen utgår från de enkätsvar som Energimyndigheten tagit del av och omfattar enbart de direkta kostnader som det inrapporterande företaget har. För HVO och FAME har samtliga kostnader tagits fram genom att räkna med ett volymvägt snitt mellan import- och produktionskostnaderna för biodiesel.

A. Råvarukostnad: Beroende på vilken typ av aktör företagen är, lämnar de uppgifter om inköpspris för importerad biodiesel alternativt råvarupris för inhemskt producerad biodiesel.

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

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

D. Bearbetningskostnader & Övriga kostnader: Här inkluderas övriga kostnader samt Försäljning av biprodukter (F) och bruttomarginal. För att kostnadstotalen för biodiesel ska bli jämförbar med kostnadstotalen för den fossila motsvarigheten anges samma bruttomarginal som för diesel, d.v.s. alla fasta kostnader som företagen har bör fördelas till lika stor del (per volym) på samtliga produkter. För år 2014 uppmäts bruttomarginalen till 0,71 kronor per liter diesel.

E. Transportkostnader: I denna post ingår transportkostnader för biodieselaktörer.

F. Intäkter från försäljning av biprodukter: Denna kostnad kan inte redovisas eftersom den kan härledas till specifika företag. Posten tas hänsyn till genom att den är inkluderad i kostnadspost D.

G. Produktionskostnad Summering av kostnadsposterna A-F.

H. Vinstmarginal: Skillnaden mellan försäljningspris och produktionskostnad.

I. Skatt. Gäller enbart för låginblandad FAME och ej för höginblandad FAME eller HVO då dessa är fullt skattebefriade under 2014, se Tabell 3.

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

Datum
2014-11-25

Tabell 6. Kostnads kalkyl för låginblandad FAME jämfört med diesel under januari-augusti 2014 (kronor/liter).

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	6,90
B. Arbetskraftskostnad	0,05
C. Kapitalkostnader	0,06
D. Bearbetningskostnader & övriga kostnader	0,81
E. Transportkostnader	0,09
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktkostnad	7,92
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,28
J. Justering för energiinnehåll	8,77
K. Referenspris för diesel	10,49
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	-1,72

Kostnads kalkylen visar att FAME till låginblandning uppgått till en lägre nivå än diesel under de första åtta månaderna, vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt skett hittills under år 2014. Även prognosdelen indikerar på en fortsatt överkompensation under årets sista månader.

I ett scenario där pris- och kostnadsnivåerna är desamma under 2015 som för 2014 års första åtta månader, räknas en överkompensation ske även om biodrivmedlet beläggs med den föreslagna skatten om 1,69 kr/liter. Energimyndigheten vill understryka att det ur en statsstödssynvinkel är extra bekymmersamt att framkommen överkompensation inte ser ut att kunna täckas upp i ett sådant scenario för 2015; inte ens om regeringen beskattar låginblandad FAME med diesels hela energiskatt för 2015.

Datum
2014-11-25

Tabell 7. Kostnadskalkyl för höginblandad FAME jämfört med diesel under januari-augusti 2014 (kronor/liter).

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	6,81
B. Arbetskraftskostnad	0,13
C. Kapitalkostnader	0,16
D. Bearbetningskostnader & övriga kostnader	1,11
E. Transportkostnader	0,20
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktkostnad	8,40
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,00
J. Justering för energiinnehåll	8,98
K. Referenspris för diesel	10,49
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	-1,51

Kostnadskalkylen visar att FAME till höginblandning uppgått till en lägre nivå än för diesel under 2014 års åtta första månader, vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt skett under år 2014. Även prognosdelen indikerar på en fortsatt överkompensation under resterande delen av året.

Beräkningar visar dessutom på att den föreslagna skatten för 2015 gällande höginblandad FAME (B100) om 1,03 kronor/liter inte heller kommer att kunna förhindra att överkompensation sker för B100 om kostnadsläget ligger på samma nivå under 2015 som under denna rapporterings tidsperiod.

Datum
2014-11-25**Tabell 8. Kostnadskalkyl för HVO jämfört med diesel under januari-augusti 2014 (kronor/liter).**

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	8,77
B. Arbetskraftskostnad	0,05
C. Kapitalkostnader	0,32
D. Bearbetningskostnader & övriga kostnader	0,88
E. Transportkostnader	0,13
F. Försäljning av biprodukter	-
G. Produktkostnad	10,15
H. Vinstmarginal	-
I. Skatt	0,00
J. Justering för energiinnehåll	10,53
K. Referenspris för diesel	10,49
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	+0,04

Kostnadskalkylen visar att HVO uppgått till en högre nivå än diesel under året vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt inte har skett under 2014 års åtta första månader. Även prognosdelen indikerar på att det inte föreligger någon risk för överkompensation för resterande delen av 2014.

I ett spekulativt scenario där ovanstående inrapporterade kostnadsnivåer för HVO och fossil diesel kvarstår även under 2015, riskerar regeringens liggande skatteförslag (som innebär att all HVO ska skattebefrias fr.o.m. 1 maj 2014) resultera till att HVO överkompenseras till följd av att energi- och koldioxidskatten för fossil diesel höjs med 20 öre/liter.

4.5 Kostnadsjämförelser för etanol

I tabellerna nedan jämförs beräknade genomsnittskostnader för låginblandad etanol och inblandning i ETBE (Tabell 9) samt E85 med priset på bensin under perioden januari till augusti. ED95 jämförs med fossil diesel. För E85 och ED95 kan inte specifika kostnader redovisas eftersom det rör sig om få aktörer.

Kostnadsberäkningen utgår från de enkätsvar som Energimyndigheten tagit del av och omfattar enbart de direkta kostnader som det inrapporterande företaget har. För både låg- och höginblandad etanol har samtliga kostnader tagits fram genom att räkna fram ett volymvägt snitt mellan de genomsnittliga import- och produktionskostnaderna.

A. Råvarukostnad: Beroende på vilken typ av aktör företagen är, lämnar de uppgifter om inköpspris för importerad etanol alternativt råvarupris för inhemskt producerad etanol.

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

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

D. Bearbetningskostnader & Övriga kostnader: Här inkluderas övriga kostnader samt Försäljning av biprodukter (F) och bruttomarginal. För att kostnadstotalen för etanol ska bli jämförbar med kostnadstotalen för den fossila motsvarigheten anges samma bruttomarginal som för bensin, d.v.s. alla fasta kostnader som företagen har bör fördelas till lika stor del (per volym) på samtliga produkter. För år 2014 uppmäts bruttomarginalen till 0,82 kronor per liter bensin (med 5 % låginblandning).

E. Transportkostnader: I denna post ingår transportkostnader för etanolaktörer.

F. Intäkter från försäljning av biprodukter: Denna kostnad kan inte redovisas eftersom den kan härledas till specifika företag. Posten tas hänsyn till genom att den är inkluderad i kostnadspost D.

G. Produktkostnad Summering av kostnadsposterna A-F.

H. Vinstmarginal: Skillnaden mellan försäljningspris och produktionskostnad.

I. Skatt. Gäller enbart för låginblandad etanol och ej för E85 eller ED95 då dessa är skattebefriade, se Tabell 3.

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

Datum
2014-11-25**Tabell 9. Kostnadskalkyl för ETBE och etanol till låginblandning jämfört med bensin under januari-augusti 2014 (kronor/liter).**

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	5,24
B. Arbetskraftskostnad	0,03
C. Kapitalkostnader	0,04
D. Bearbetningskostnader och övriga kostnader	1,27
E. Transportkostnader	0,09
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktkostnad	6,67
H. Vinstmarginal	0,20
I. Skatt	0,34
J. Justering för energiinnehåll	10,82
K. Referenspris för bensin	11,43
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	-0,62

Kostnadskalkylen visar att ETBE och etanol till låginblandning uppgått till en lägre nivå än bensin under perioden januari till augusti vilket leder till slutsatsen att överkompensation sannolikt har skett under året. Även prognosdelen indikerar en fortsatt överkompensation med ungefär samma storlek under perioden september till december.

Med hänsyn till de få aktörer inom marknaden för höginblandad etanol, särredovisas inte kostnadskalkylerna för E85 och ED95. Dock visar de beräkningar som gjorts att produktionskostnaden för etanol till inblandning i E85 har uppgått till en lägre nivå än bensin, vilket resulterar till att överkompensation sannolikt har skett under perioden januari till augusti 2014. Även prognosdelen indikerar på att en fortsatt överkompensation med marginellt mindre storlek kommer att råda under perioden september till december. Energimyndighetens beräkningar för etanol som används i ED95 i visar att det sannolikt inte skett någon överkompensation under perioden januari till augusti. Prognosdelen förstärker antagandet om att så inte heller kommer att ske under resten av år 2014. Dock är marginalen till överkompensation betydligt mindre under prognosperioden, vilket kan tyda på möjlig överkompensation framöver.

4.6 Övriga skattebefriade drivmedel

Utöver ovan redovisade biodrivmedel omfattas även Bio-DME och biogas av redovisningsskyldigheten under år 2014, men dessa kommer att redovisas först under den slutliga rapporteringen i januari 2015 som omfattar 2014 som helår.

Datum
2014-11-25

5. Slutsatser

Rapportens kostnadsberäkningar tyder på att överkompensation till följd av skattesubvention troligtvis skett under år 2014 första åtta månader för höginblandad FAME (B100) samt låginblandad FAME, men att ingen överkompensation skett för HVO. Kostnadsberäkningar för låginblandad etanol, etanol till ETBE samt E85 indikerar att dessa drivmedel har varit överkompenaserade under perioden januari till augusti och fortsatt kommer att vara det året ut men att etanol till ED95 inte är överkompenaserat.

Orsaken till överkompensation för FAME är genomgående minskande kostnader i kombination med ett högt referenspris på fossil diesel. Det är märkbart att de fortsatt allt lägre europeiska priserna får genomslag på den svenska marknaden, framförallt för låginblandad FAME, då en majoritet av drivmedlet importeras.

Problematiskt nog ser det inte ut som att 2015 års föreslagna energiskatteändring för varken låginblandad eller höginblandad FAME kommer att kunna täcka den hittills framkomna överkompensationen, förutsatt att kostnadsuppställningen och referenspriserna är samma för 2015 som för de första åtta månaderna 2014. För låginblandad FAME är överkompensationen av den storleksordningen att inte ens en fullskalig energiskatt skulle räcka för att motverka att Sverige bryter mot EU:s statsstödsregler.

För HVO:ns del påträffas ingen överkompensation under 2014, men om kostnadsnivåerna fortsätter att vara samma även under nästa år ser de nya skattehöjningarna för den fossila referensdieseln ut att kunna orsaka överkompensation under 2015.

Överkompensationen av etanol till E85 och låginblandning sker till följd av att kostnaderna har minskat, vilket delvis hör ihop med ett relativt lågt pris på europeisk etanol under året.

Det är viktigt att ha i åtanke att kostnadskalkylerna är förknippade med stora osäkerheter då rapportens resultat speglar företagens inrapporteringar, vilkas kvaliteteter och kvantiteter är starkt varierande och svåra att följa upp. Marknaden för drivmedel är komplex och det är mycket svårt för aktörerna att allokera kostnader på ett enhetligt sätt. Utöver detta fluktuerar priserna för både biodrivmedel och fossila drivmedel över tiden och kan skilja sig mycket åt från period till period. Av dessa anledningar ska resultatet i denna indikativa rapport hanteras med försiktighet och inte ses som en absolut sanning.

Till följd av osäkerheter avseende marknadens framtida utveckling är det viktigt att priser och kostnader även i fortsättningsvis kontrolleras på årsbasis, vilket kommer att ske under januari 2015.