

Avdelningen för förnybar energi och internationellt samarbete
Enheten för drivmedel och hållbara bränslen
hbk@energimyndigheten.se

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för rena och höginblandade flytande biodrivmedel under 2021

Sammanfattning

Denna rapport ersätter den version som beslutades den 23 mars 2022. Då underlag rörande kostnader rapporterades in till Energimyndigheten efter att den första rapporten fastställdes har Regeringskansliet framfört en önskan att en ny utgåva tas fram där även dessa uppgifter ingår som underlag.

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 2021. Resultatet visar att risken för överkompensation var lägre avseende B100 och etanol till E85 samt ED95 under perioden jämfört med HVO100.

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 2022.

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 2022 gavs i uppdrag att ta fram underlag till Infrastrukturdepartementet i enlighet med EU-kommissionens beslut i statsstödsärende SA.63198 om skattebefrielse för rena och höginblandade flytande biodrivmedel. Regleringsbrevet anger att underlaget ska levereras den 28 mars 2022.

Denna övervakningsrapport gäller för perioden januari till och med december 2021. Enligt regleringsbrevets instruktion ska den innehålla en bedömning av huruvida överkompensation förelåg under 2021 och en översiktlig bedömning av om det riskerar att uppstå överkompensation under 2022.

2. Metod

För att avgöra huruvida överkompensation för rena och höginblandade flytande biodrivmedel förekom under 2021 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. EU-kommissionen har bestämt vilka uppgifter som ska samlas in från företagen.

Utöver kostnadsuppgifterna för 2021 har företagen också lämnat en uppskattning av hur deras volymer och kostnader kommer att utvecklas under 2022. De uppgifterna används för att få en fingervisning om resultatet för 2021 ser ut att gälla även för 2022. 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 2021 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 åren. Fram till att lagen om reduktionsplikt infördes 1 juli 2018 var det en stigande trend av användning av rena och höginblandade biodrivmedel.

Efter reduktionspliktens införande har användningen av HVO100 minskat, detta kan bero på att leverantörerna använder HVO i låginblandning i högre grad för att uppfylla reduktionsplikten.

Under 2021 visar de preliminära uppgifterna att leveranserna av rena och höginblandade drivmedel ökande något efter att ha minskat kraftigt under 2020. Under 2020 minskade leveranserna med 17 procent (energi) jämfört med 2019 för att under 2021 öka med 4 procent (energi).

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.

Tabell 1 visar leveranserna av höginblandad etanol och ren biodiesel i Sverige från 2019 till och med 2021.

Tabell 1. Leveranser av höginblandad etanol och ren biodiesel 2019 - 2021, uttryckt i 1000 m³ och TWh.

	2019		2020		2021	
	1000 m ³	TWh	1000 m ³	TWh	1000 m ³	TWh
Bioetanol	43	0,25	22	0,13	24	0,14
BioHVO	218	2,06	205	1,94	241	2,28
BioFAME	161	1,48	119	1,09	91	0,83

Källa: Månatlig bränsle-, gas- och lagerstatistik SCB, Energimyndigheten, 2022.

3.1 Etanol

Etanol säljs genom låginblandning i bensin 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 och ökade något under 2021.

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

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%

² E85 är ett biodrivmedel som till huvudsak består av etanol (cirka 79 till 85 procent etanol beroende på årstid) med resterande andel bensin. Drivmedlet ersätter bensin 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 bensin som kan vara baserat på etanol.

Fr.o.m.	Energiskatt	Koldioxidskatt
2016-08-01	92%	100%
2018-01-01	100%	100%

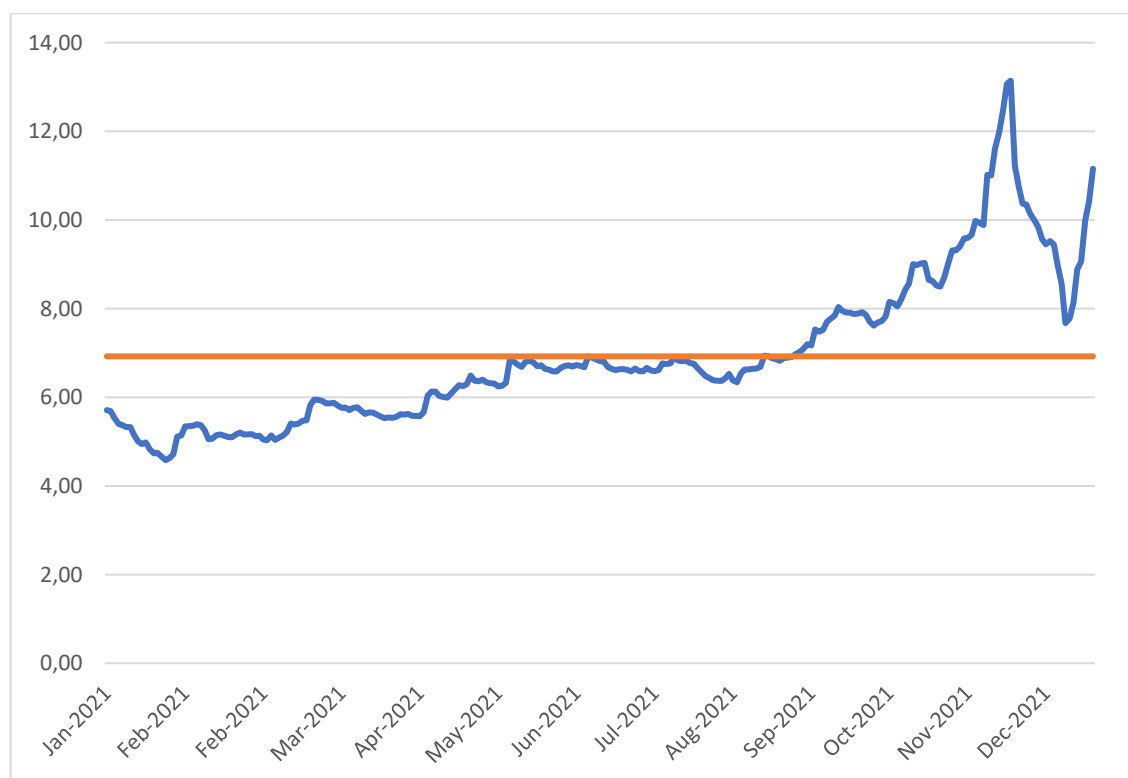
Källa: Skatteverket, 2022.

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.

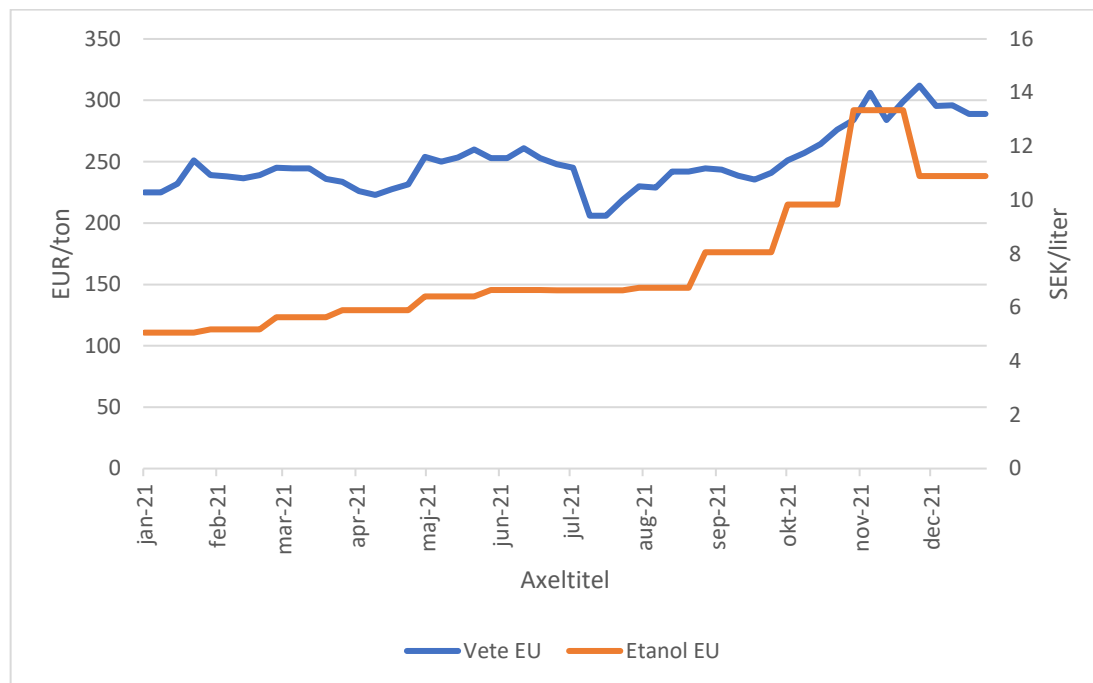
Det europeiska etanolpriset handlades i genomsnitt för 7 kronor per liter under 2021. En kraftig ökning skedde i slutet av året som en konsekvens av låg tillgång på importerad etanol utanför EU, lägre produktion än väntat inom EU samt att Sverige och Storbritannien introducerade E10-bensin vilket ökade efterfrågan på etanol för inblandning, se Figur 1.



Figur 1. Prisutveckling för Europeiskt etanolpris för T2-etanol NWE swap month 1, SEK/liter 2021, löpande pris respektive årligt genomsnitt angett i kr/liter. Källa: Argusmedia, 2022.

⁵ Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel under året 2015.

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

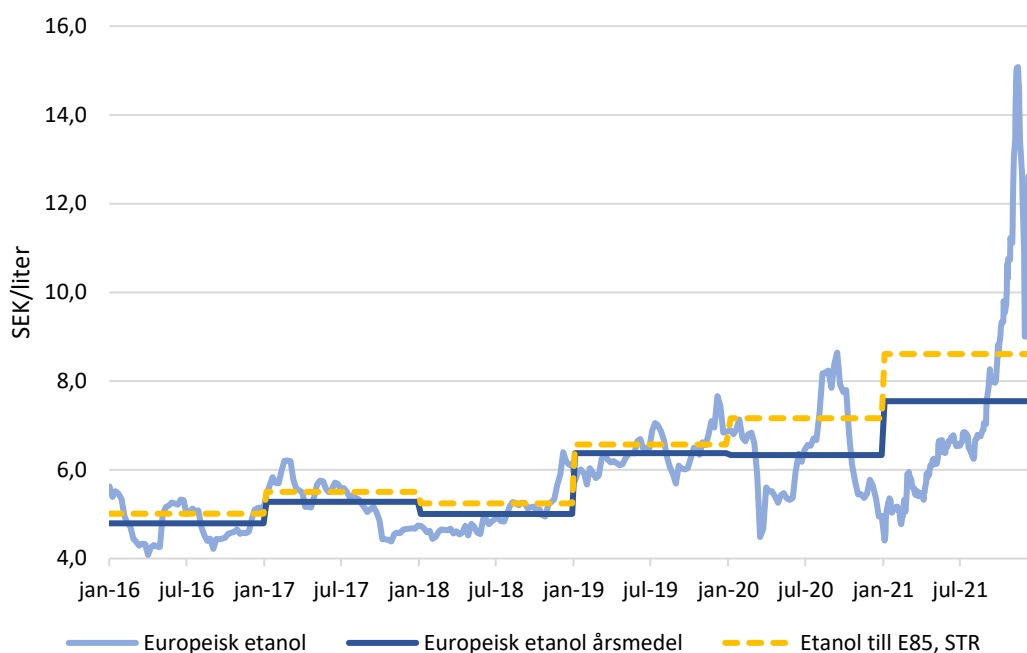


Figur 2. Produktionskostnad för etanol från vete inom EU samt kostnaden som utgörs av råvarukostnad för vete. Källa EU Kommission och Argus Media 2022

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 2016-2021, löpande pris och årsgenomsnittspriser.

Källa: Argus media, Energimyndigheten, 2022.

Figur 3 visar att den genomsnittliga råvarukostnaden/inköpskostnaden för etanol till höginblandning från statsstödsrapporteringarna historiskt sett följt det genomsnittliga europeiska etanolpriset.

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.

Leveranserna av B100 har enligt den preliminära statistiken minskat under 2021 jämfört med 2020, medan leveranserna för HVO100 ökade.

3.2.1 FAME

Användningen av B100 har minskat med 22 procent 2021 jämfört med 2020. Anledningen till minskningen är sannolikt att leveranserna av B100 fortsatt kraftigt minskat 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 ökade med 18 procent 2021 jämfört med 2020.

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.

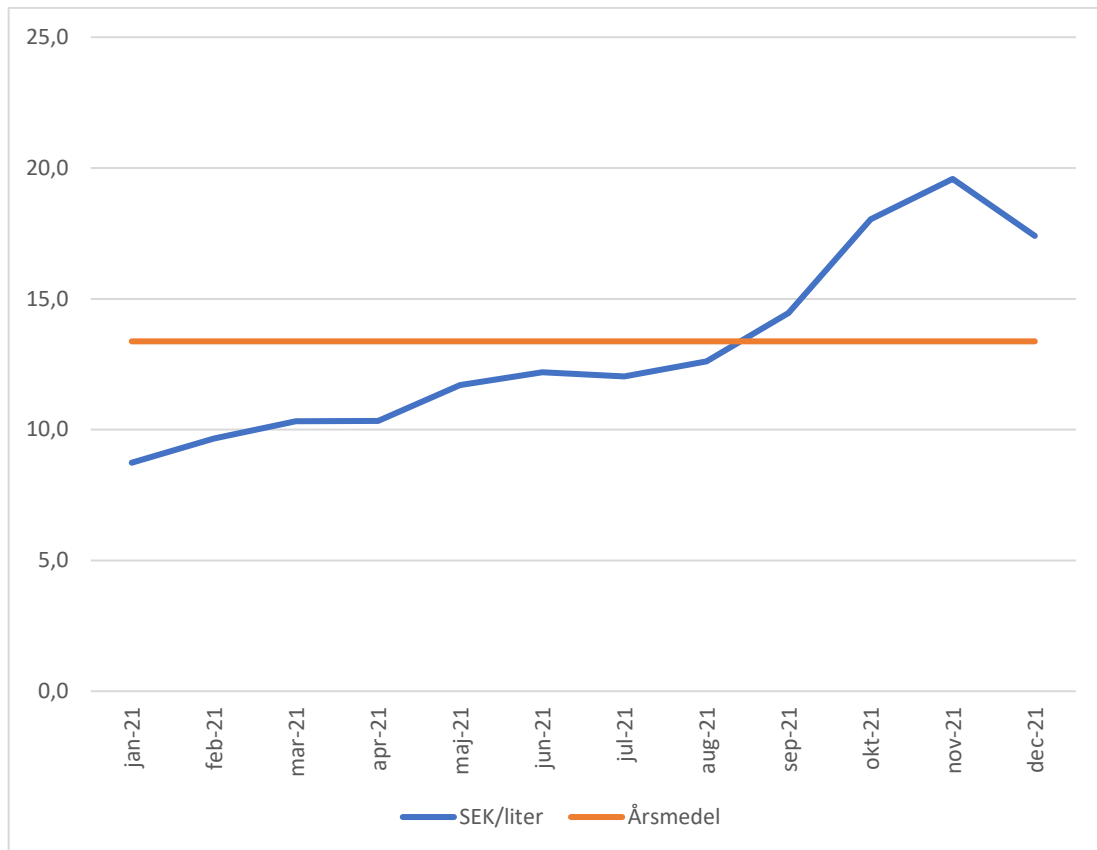
UPM är en finsk skogsindustri som har en lång tradition av pappers- och massaindustriell verksamhet. Sedan 2015 har de också drivit en produktionsanläggning för biodrivmedel i anslutning till ett av sina pappersbruk. Där producerar de bland annat 125 000 kubikmeter HVO från råttololja.

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 biodieselnoterings anges som FOB i ARA.

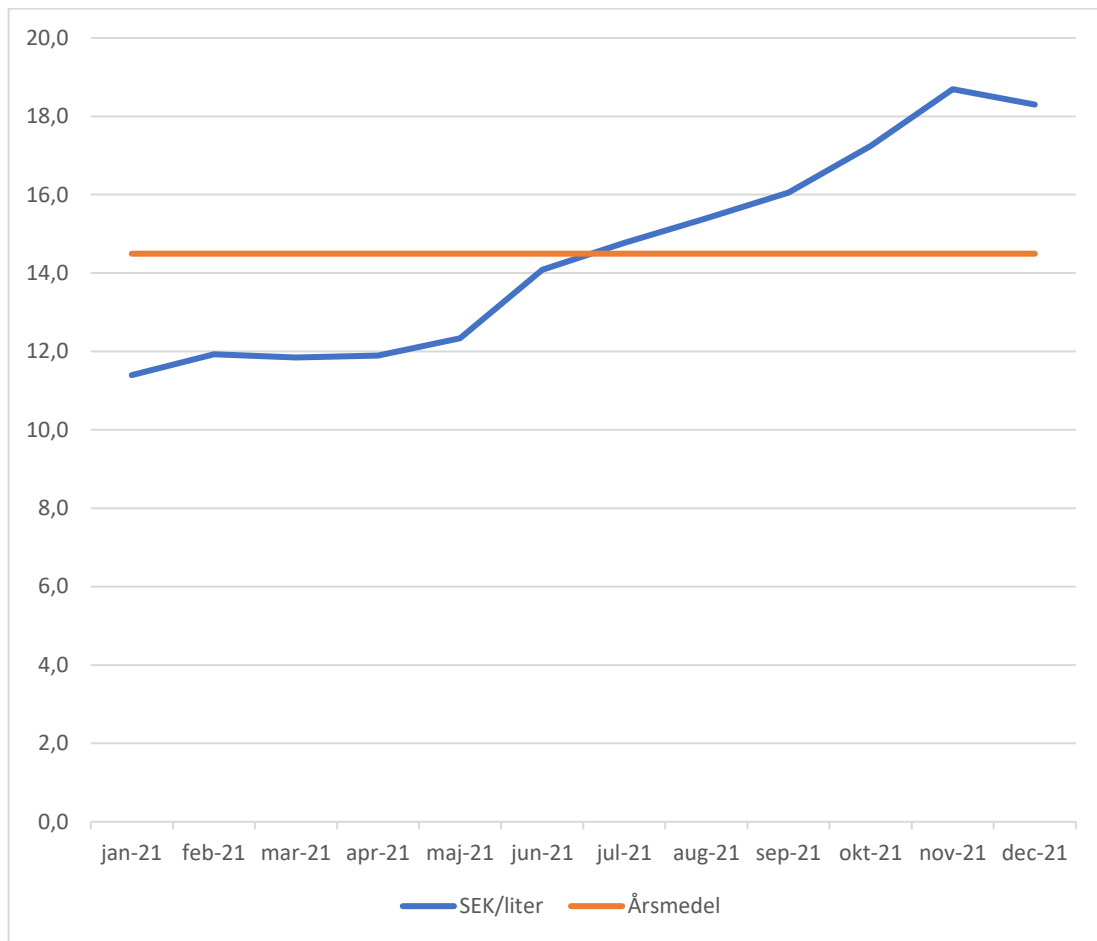
Biodieseln FAME nådde rekordhöga priser under 2021 och handlades under september och oktober för högre priser än HVO, som generellt brukar vara dyrare. Det årliga genomsnittspriset låg på 13 kronor per liter, vilket kan jämföras med ett årsmedel på 7,71 kronor per liter under 2020. Bakgrunden var rekordhöga råvarupriser på exempelvis raps som en konsekvens av dåliga europeiska rapskördar, leveranssvårigheter inom EU samt en brist på katalysatorer som krävs vid produktionen av FAME.



Figur 4. Prisutveckling för FAME -10C CFPP⁶ RED ARA range barge FOB 2021, löpande pris respektive årligt genomsnitt. Källa: Argus Media, 2022.

Marknadspriserna för HVO har följt samma förändringar som för FAME, se Figur 5.

⁶ Cold filter plugging point.



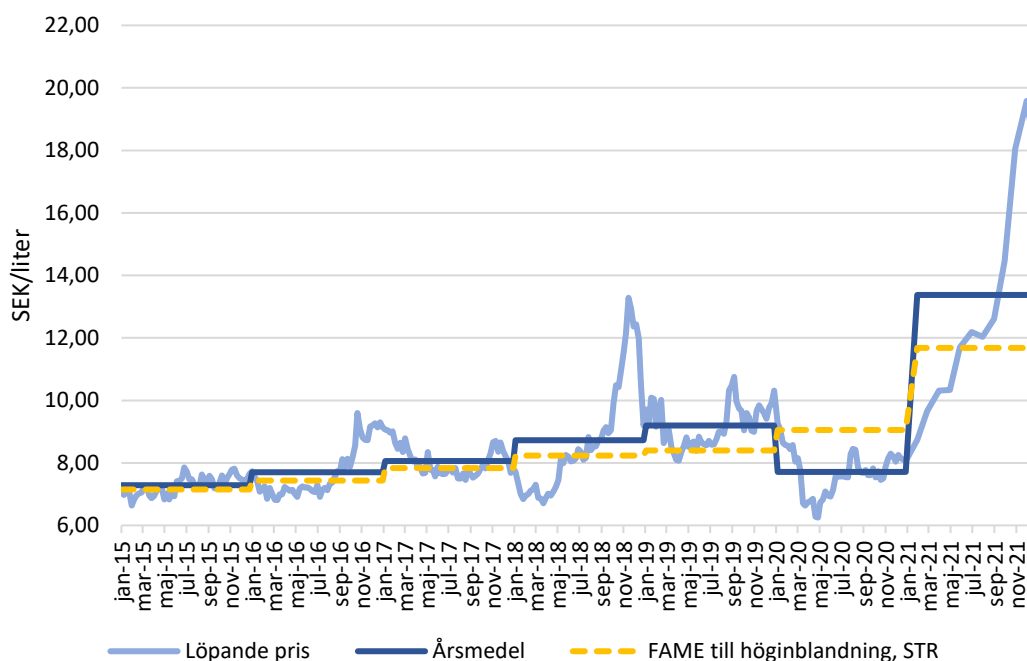
Figur 5 Månatliga genomsnittspriser (Class I, Class II och Class III) för HVO i ARA
Källa: Argus Media, 2022

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, 2015-2021, löpande pris och årsgenomsnittspriser.
 Källa: Licht Interactive Data/Energimyndigheten, 2022.

Figur 6 visar att de råvarukostnader/inköpskostnader för FAME som har angivits i statsstödsrapporteringarna 2015-2021 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.

4. Prisutvecklingen för olja och bensin och diesel

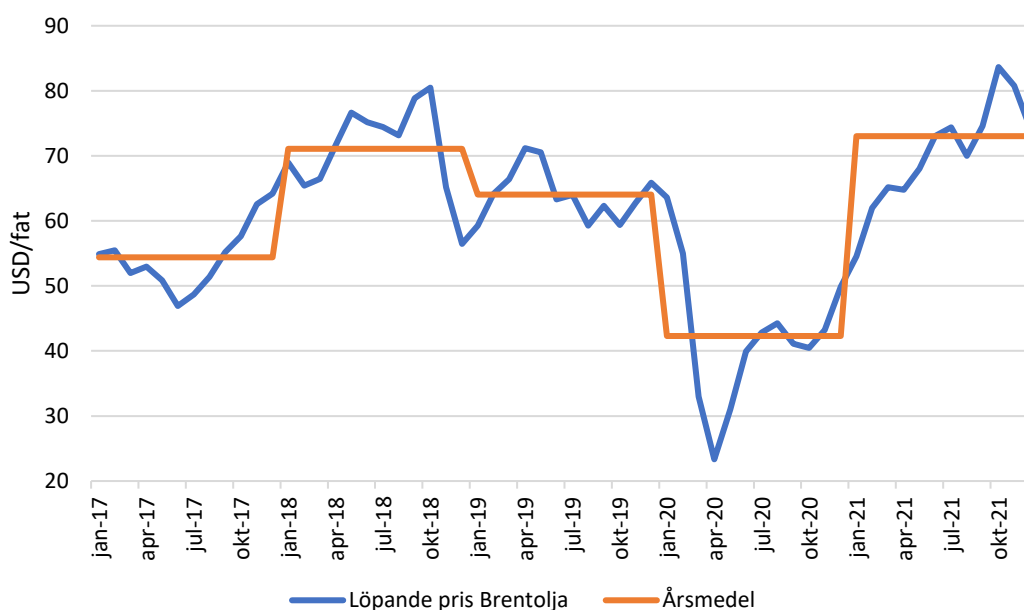
För att bedöma om överkompensation av flytande biodrivmedel har förekommit under 2021 jämförs kostnaden för biodrivmedlet med marknadspriset exklusive moms hos dess fossila motsvarighet, det vill säga bensin eller diesel. Således är

råoljeprisets utveckling av vikt för att bedöma hur utvecklingen av en eventuell överkompensation kommer att se ut under 2022.

4.1 Prisutveckling för olja

2021 var ett betydligt lugnare år på den globala oljemarknaden jämfört med 2020. Oljepriset steg i takt med att efterfrågan återhämtade sig. Det högsta stängningspriset noterades den 25 oktober, då Brent M+1 uppgick till US\$85,99 per fat. Det genomsnittliga priset under året uppgick till USD70,6 per fat, en ökning med USD27,2 per fat jämfört med 2020.

Det globala oljepriset rörde sig stadigt uppåt sedan i november 2020. Det förekom svängningar i priset, till följd av osäkerheter kopplat till efterfrågan. I och med risken för nya smittutbrott, ytterligare restriktioner, lättade restriktioner, nya forskningsrön och nya virusvarianter har efterfrågan varit ovanligt svår att förutspå och lett till prisvolatilitet. Under hösten steg priset på olja relativt skarpt till följd av en stark återhämtning i Asien, stöttad av priserna på kol och naturgas. I början på december sjönk sedan priset till sin lägsta nivå sedan augusti när spridningen av virusvarianten omikron ökade.

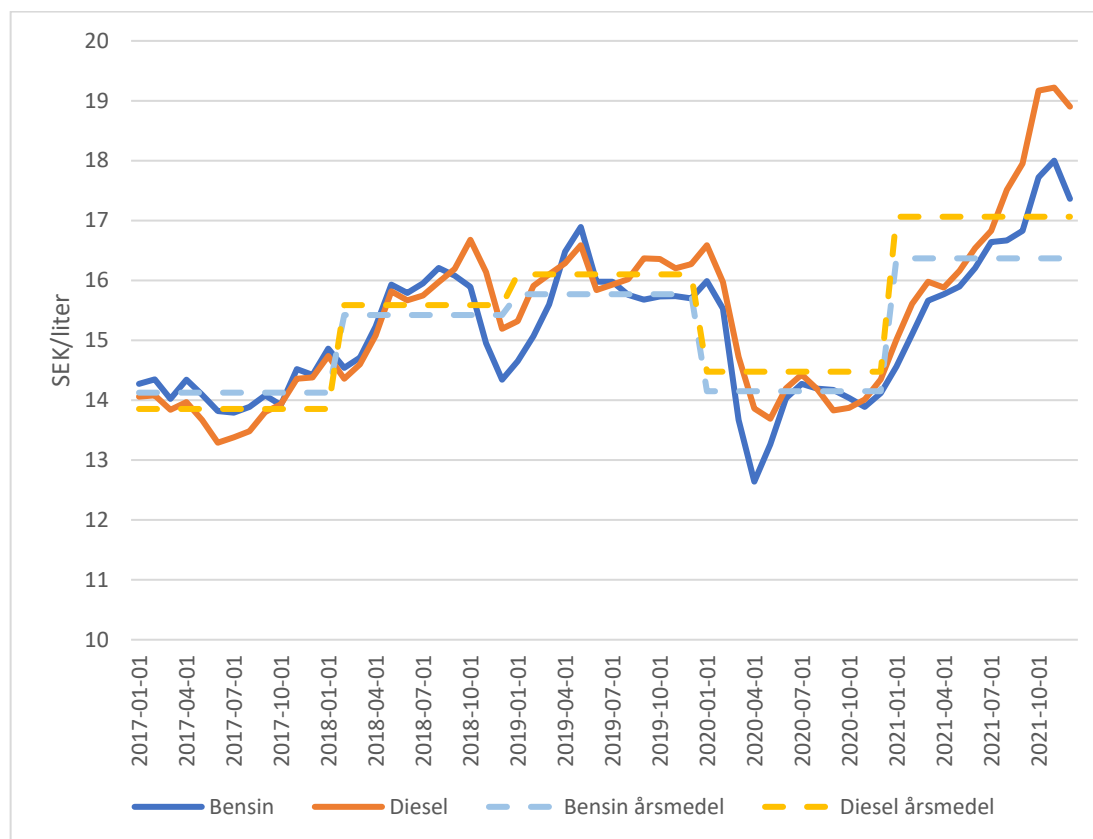


Figur 7. Prisutveckling för Brentolja, 2017-2021, löpande pris och årsmedel.
Källa: Världsbanken, 2022⁷.

⁷ <http://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets>.

4.2 Prisutveckling för bensin och diesel

Pumppriserna för bensin och diesel har följt utvecklingen för råoljalet, se Figur 8.



Figur 8. Försäljningspris för bensin och diesel vid pump på den svenska marknaden 2017–2021. Källa: Drivkraft Sverige, 2022⁸.

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.

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

⁸ <https://drivkraftsverige.se/statistik/priser/>

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 energinnehåll: Eftersom samtliga biodrivmedel har lägre energinnehåll 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 2021 enligt Drivkraft Sverige. Dessa motsvarar genomsnittliga bensin- och dieselpriser vid pump exklusive moms. 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 3⁹.

Drivkraft Sverige redovisar inte längre vinstmarginalen för diesel och bensin, och efter 2020 redovisas ingen detaljerad kostnad för diesel. Utifrån de prisuppgifter som vi fått in i rapporteringen beräknas produktkostnaden för ren fossil diesel och bensin. Bruttomarginalen har modellerats utifrån den tidigare utveckling av bruttomarginalen.

Tabell 3. Referenspris för bensin och diesel 2021 anges i kronor per liter.

	Produktkostnad	Bruttomarginal	Skatt	Total exkl. moms
Ren bensin, hela året	5,62	1,52	6,74	13,88
Ren diesel, hela året	7,02	1,10	4,74	12,86

Källa: Drivkraft Sverige, Energimyndighetens beräkningar, 2022.

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.

⁹ Preliminära siffror över låginblandningsnivåer under 2021 är 6,0 procent låginblandad etanol i bensin, 4,6 procent låginblandad FAME i diesel och 19 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 2021.

Tabell 5 Kostnadsjämförelse mellan etanol till E85 och bensin 2021.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	8,61
B. Arbetskraftskostnad	0,06
C. Kapitalkostnad	0,02
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,70
E. Transportkostnad	0,05
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	10,45
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	10,45
J. Justering för energiinnehåll	16,11
K. Referenspris för bensin	13,88
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	2,24

Marginalen till överkompensation beräknas uppgå till 2,24 kronor per liter för E85. Det är en större marginal jämfört med bedömningen avseende år 2020.

Företagens bedömning är att resultatet står sig under 2022. 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 2021.

6.3 B100

Inrapporterat underlag visar att total kostnad för B100 är högre än för fossil diesel. Sannolikheten för överkompensation för B100 har minskat jämfört med 2020.

Tabell 6. Kostnadsjämförelse mellan FAME till höginblandning och fossil diesel

Tabell 7 Kostnadsjämförelse mellan FAME till B100 och fossil diesel 2021.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	11,68
B. Arbetskraftskostnad	0,17
C. Kapitalkostnad	0,11
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,42
E. Transportkostnader	0,24
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	13,61
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	13,61
J. Justering för energiinnehåll	14,50
K. Referenspris för diesel	12,86
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	1,64

Företagens bedömning är att kostnaderna för B100 väntas ligga oförändrade under 2022. Bedömningen ska tolkas med stor försiktighet.

6.4 HVO100

Överkompensationsberäkningen visar att total kostnad för HVO100 var högre än kostnaden för fossil diesel under 2021 vilket leder till slutsatsen att risken för överkompensation var låg.

Tabell 8. Kostnadsjämförelse mellan HVO100 och fossil diesel 2021.

Kostnadspost	Kronor/liter
A. Råvarukostnad	11,21
B. Arbetskraftskostnad	0,08
C. Kapitalkostnad	0,02
D. Bearbetningskostnad och övrig kostnad	1,51
E. Transportkostnad	0,07
F. Försäljning av biprodukter	0,00
G. Produktionskostnad	12,89
H. Skatt	0,00
I. Produktionskostnad + skatt	12,89
J. Justering för energiinnehåll	13,44
K. Referenspris för diesel	12,61
L. Skillnad mellan biodrivmedel och fossila drivmedel (J-K)	0,83

Jämfört med helårsrapporten för 2020 är risken till överkompensation oförändrad.

Företagens bedömning är att resultatet kommer att stå sig under 2022. Bedömningen ska tolkas med stor försiktighet.

7. Slutsatser

Resultatet från statsstödsrapporteringen för helåret 2021 visar att inrapporterade kostnader för biodrivmedel varit högre än de för fossil motsvarighet. Marginalen har ökat för etanol och FAME. För HVO100 är marginalen oförändrad. 2021 var präglad av pandemin och då återhämtningen under slutet av 2021 innebar en ökad efterfrågan ledde detta till minskningar i produktlagren. Detta ledde i sin tur till prishöjningar avseende fossil diesel vilka kan antas påverka utfallet.