

Gasbolaget i Stockholm

2008 - 05 - 29

1. Inledning

Stockholm Vatten har idag en biogasproduktion som är baserad på anläggningarna i Bromma och Henriksdal. För fem år sedan träffades avtal med SL om leverans av biogas från Henriksdal för SLs innerstadstrafik. SL har genom detta samarbetsavtal aktivt medverkat till en utbyggnad av biogasproduktionen i Stockholm Vatten. Vidare har avtal träffats med AGA om leverans av biogas från Bromma-anläggningen samt med Fortum om leverans från Henriksdal.

Utvecklingen och användningen av biogas har gått relativt långsamt i stockholm-regionen, bland annat beroende på att infrastrukturen varit svagt utvecklad, men intresset har under det senaste året ökat kraftigt. För att säkerställa en stabil utveckling och leveranskapacitet krävs en introduktion av fordonsgas, dvs. en blandning av biogas och naturgas. Denna lösning stöds av SL som ser behovet av ett säkrare och mer flexibelt leveranssystem.

SL planerar att kraftigt bygga ut flottan av gasdrivna bussar, främst för innerstadstrafiken. Detta ger en bas för utbyggnad av produktion och distribution av fordonsgas i Stockholmsregionen.

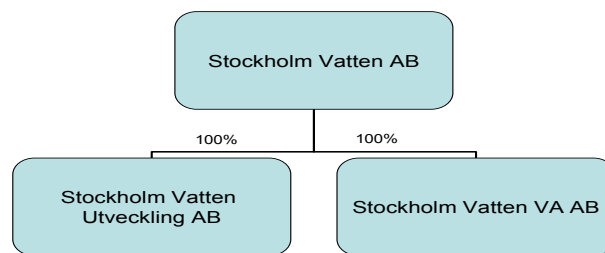
Efter överläggningar med SL, har Stockholm Vatten tagit initiativ till en analys av en affärsetablering som medger en utbyggnad av fordonsgasen, utan att medföra några ökade affärsrisker eller låsa ägaren för framtida handlingsalternativ.

För att genomföra ett affärsutvecklingsprojekt behövs samverkan med flera parter som kan medverka såväl finansiellt som professionellt, vilket bör kunna ske genom gemensamt konsortium eller bolag. Därigenom kan man hålla samman hela processen från kund till produktion för att undvika onödiga kostnadsökningar genom flera gränssnitt och ansvarsområden. Målsättningen är att avyttra biogasverksamheten i form av ett "Gasbolag" till intressenter som kan vidareutveckla affären och den regionala marknaden.

2. Motiv för etablering av ett fordonsgasbolag

Stockholm Vatten AB har de senaste fem åren utvecklat produktionen av biogas som en kompletterande verksamhet till reningen av avloppsvattnet. Utvecklingen var initialt av experimentell natur men snart kunde verksamheten skapa en kommersiell bas som leverantör av biogas till SL, AGA och Fortum. Vid den omstrukturering av Stockholm Vatten som genomförts de senaste åren har VA verksamheten renodlats genom en koncernbildning med ett moderbolag samt två rörelsedrivande dotterbolag – Stockholm Vatten VA AB samt Stockholm Vatten Utveckling AB.

Figur 1: Stockholm Vatten ABs organisation



Fordonsgasverksamheten placeras i Stockholm Vatten Utveckling AB som skall renodlas till ett fordonsgasbolag. En fordonsgasaffär ingår inte i Stockholms Stads eller Stockholm Vattens kärnverksamhet och kan bidra till en viss affärsrisk. Därför bör fordonsgasverksamheten placeras i ett separat bolag som kan vidareutveckla affären och den regionala marknaden.

För att förbereda och besluta om erforderliga investeringar i samband med etableringen planeras att söka extern projektfinansiering. Detta innebär även en extern prövning av affärens realiserbarhet samt att affärsrisken för Stockholms Stad och Stockholm Vatten kan avgränsas på ett tydligt sätt så att inte VA kollektivet på något sätt kan drabbas.

Det är viktigt att externa finansiärer kan verifiera affärspotentialen i utvecklingen av fordonsgasbolaget vilket underbygger och kvalificerar nödvändiga investeringar.

I steg två erbjuds externa intressenter som kan tillföra kompetens och kapacitet att utveckla affären möjlighet att förvärva 100 % av aktierna i Stockholm Vatten Utveckling AB (under namnändring till "Fordonsgas i Stockholm AB"- arbetsnamn). Säljaren förbehåller sig fri prövningsrätt med hänsyn till vilken potential som en ny ägare kan tillföra fordonsgasaffären.

3. Marknadsöversikt

3.1 Bussar - Stockholms lokaltrafik (SL)

Att köra bussar på biogas är en nära nog optimal kretsloppslösning. Utsläppen av kväveoxid och partiklar är betydligt mindre från en biogasbuss än en dieselbuss. Biogasen tillför ingen koldioxid till atmosfären utan ingår i det naturliga kretsloppet. Biogasbussar är dessutom tystgående. Att använda biogas som fordonbränsle är en av de viktigaste miljöåtgärderna i Stockholm.

SL har idag en biogasdriven fordonsflotta på 51 bussar och 30 nya biogasbussar kommer att levereras under första kvartalet 2009. Under perioden 2009 - 2012 planerar SL att anskaffa ungefär 30 bussar per år för att nå en fordonsflotta på 141 bussar under 2011, vilka förväntas förbruka cirka 5,6 MNm³ per år.

3.2 Sopbilar

Idag finns 56 sopbilar i Stockholms län som drivs med fordonsgas, varav 32 i Stockholms Stad. Enligt sopheringsfirmor förbrukar en sopbil i genomsnitt 14 580 m³ fordonsgas per år. Detta gör att den befintliga marknaden uppskattas vara cirka 0,5 MNm³ fordonsgas per år i Stockholms Stad och 0,8 MNm³ per år i hela länet. Ett realistiskt scenario är att denna efterfrågan ökar till cirka 1 MNm³ per år under 2011 genom en ökning av fyra gasdrivna sopbilar per år.

3.3 Taxibilar

Vid slutet på 2007 fanns ungefär 240 gasdrivna taxibilar i Stockholm. Detta motsvarar en förbrukning på ungefär 2,4 MNm³ fordonsgas per år.

Taxibilar har en livscykel på ungefär två år, vilket innebär att taxibolag kan ersätta alla sina fordonsgasbilar under en 24 månadersperiod, om fordonsgas skulle komma att anses vara ett icke hållbart bränslealternativ ur till exempel tillgänglighetssynpunkt.

Ett realistiskt scenario är att 80 % av stadens taxibilar år 2011 kommer att vara miljöbilar, varav 1/3 är fordonsgasdrivna. Detta kommer att innebära 930 bilar med en sammanlagd årlig fordonsgasförbrukning på 8,9 MNm³.

3.4 Personbilar och lätta fordon

Personbilar och lätta fordon kan bli ett väsentligt segment om leverans och tillgänglighet säkerställs. Enligt Miljöförvaltningen fanns första halvåret 2007 3450 gasdrivna personbilar och lätta fordon i Stockholm. Av dessa var 200 Stockholms Stads fordon (15 % av hela Stockholms Stads fordonsflotta).

Ett realistiskt scenario är att antalet fordonsgasdrivna privata bilar kommer att öka med 5 % årligen under perioden och att alla fordon inom Stockholms Stad kommer vara miljöfordon år 2010, varav 1/3 fordonsgasdrivna. Detta skulle innebära en årlig förbrukning på 6,7 MNm³.

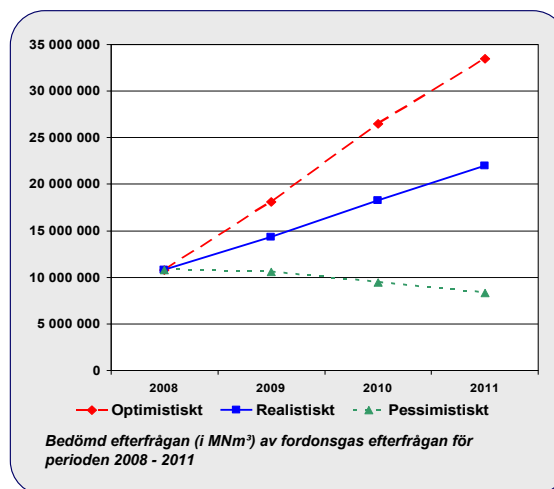
3.5 Sammanfattning

Den förväntade efterfrågan på fordonsgas i Stockholmsregionen kommer att fördubblas under perioden 2008 - 2011 från 11 MNm³ till 22 MNm³ per år. I nedanstående tabell och figur sammanfattas marknadsbedömningen totalt för perioden 2008 - 2011.

Figurer 2 och 3: Sammanfattning av fordonsgasefterfrågan i Stockholm under de kommande åren

	2008 (MNm ³)	2009 (MNm ³)	2010 (MNm ³)	2011 (MNm ³)
Optimistiskt scenario	-	18,1	26,5	33,5
Realistiskt scenario	10,8	14,3	18,3	22
Pessimistiskt scenario	-	10,6	9,5	8,3

Bedömd efterfrågan av fordonsgas för perioden 2008 - 2011



4. Övriga aktörer

4.1 Produktion

Stockholm Vatten är idag den största producenten av biogas i Stockholmsområdet. Under de kommande åren kan denna situation förändras då nya uppgraderingsanläggningar kommer att byggas vid reningsverk i Stockholmsområdet, som t.ex. Himmelfjärdsverket (Syvab) och Käppala. Enligt Käppalaförbundet kommer Käppalaverket att år 2010 kunna producera 3,5 MNm³ biogas, medan Syvab, med hjälp av Scandinavian Biogas, kommer att producera cirka 8 MNm³ biogas årligen. Produktionen vid Syvab beräknas vara igång under 2008. Tillsammans med Stockholm Vattens produktionskapacitet gör detta att total produktionskapacitet från reningsverk i Storstockholm kommer att bli ungefär 20 MNm³. Volymerna från Käppala är dock inte tillgängliga för den öppna marknaden, då man slutit avtal med SL om att förse deras Lidingödepå med denna gas. I framtiden finns dessutom möjlighet att producera biogas från andra substrat än avloppsslam, exempelvis gröda eller skogsråvara.

4.2 Distribution och leverans

Direkta konkurrenter inom distribution och leverans av fordonsgas i regionen är Fortum och AGA. Under 2007 distribuerade AGA ungefär 5 MNm³ fordonsgas i Storstockholm via tio tappställen. Stora delar av denna gas producerades av Stockholm Vatten. Fortum distribuerar fordonsgas via ett tappställe vid Hammarby Sjöstad (400 000 Nm³ per år). Även denna gas produceras av Stockholm Vatten. Det är viktigt att poängtera att AGA idag har en nästintill monopolistisk situation då man distribuerar fordonsgas till tio av totalt elva tappställen i Stockholm.

5. Gasförsörjning i Stockholmsregionen

Avloppsslam är idag det billigaste substratet ur vilket rågas kan utvinnas. Avloppsslam har inga transportkostnader, då avloppsslammet fraktas i existerande avloppsledningar till reningsverk. Kostnaden för denna rågas begränsas sålunda till den alternativa användningen av denna rågas, vilket idag är värme- och elproduktion för reningsverkens egna behov.

Följaktligen har existerande reningsverk en konkurrensfördel i ett kostnadsperspektiv gentemot producenter som använder sig av alternativa substrat för rågasproduktion.

För att uppgradering av rågas till biogas skall löna sig rent ekonomiskt krävs en viss minimivolymer, eftersom en uppgraderingsanläggning har förhållandevis höga investeringskostnader. Detta gör det ekonomiskt problematiskt för mindre reningsverk i Storstockholmsregionen att investera för att förädla sin producerade rågas till biogas.

Eftersom skalfördelarna är omfattande, finns relativt höga barriärer för nya aktörer att lönsamt etablera sig på marknaden som en producent av biogas. Vidare är distribution av biogas över längre sträckor så pass kostsam att lokala aktörer har en kostnadsfördel.

5.1 Reningsverk

Stockholm Vatten förfogar idag över en årlig produktionskapacitet om 9,9 MNm³ biogas i sina två reningsverk i Henriksdal (6,9 MNm³) och Bromma (3 MNm³). Idag finns dock bara substrat, dvs. avloppsslam, fettslam, etc., för att producera cirka 8 MNm³ per år, varav 6,1 MNm³ i Henriksdal och 1,9 MNm³ i Bromma.

Den samlade produktionskapaciteten i Storstockholms reningsverk är vid färdigställandet av tidigare nämnda anläggningar i Käppala respektive Himmerfjärdsverket ca 20 MNm³ per år.

5.2 Naturgas

För att snabbt utöka tillgången på fordonsgas krävs en viss inblandning av naturgas. Naturgas består liksom biogas av metan, men är av fossilt ursprung.

Genom att tillåta inblandning av naturgas kan man säkerställa att distributionskanalerna i Stockholmsregionen alltid kommer att ha tillgång till gas, även i de enstaka fall biogasproduktionen av någon anledning icke fungerat. SL har som största enskilda kund ställt sig positiv till en fordonsgaslösning, dvs. inblandning av naturgas.

6. Gasbolaget

6.1 Affärsidé och marknadsstrategier

För att kunna bygga en långsiktig lösning är det viktigt att etablera ett fristående Gasbolag. Bolaget skall i ett första steg baseras i Stockholm Vatten Utveckling AB.

Affärsidén för gasbolaget är att försörja Stockholmsregionen med fordonsgas, initialt huvudsakligen baserat på rötgas från avloppsverk, och därmed bygga en plattform för en vidare utveckling av fordonsgasmarknaden i Stockholmsregionen. Detta skall göras genom att:

- lönsamt maximera gasförsörjningen
- distribuera och leverera fordonsgas till slutkunder, främst SL och lokala transportföretag, på ett kostnadseffektivt, tillförlitligt och miljövänligt sätt.

Gasbolagets målsättning är att ha ett positivt resultat redan det första året 2009, samt ett positivt kassflöde från och med år 2, dvs. 2010.

För att bidra till att bygga upp denna marknad, kommer gasbolaget initialt att fokusera på större, homogena kundsegment såsom SL, taxibilar och andra lokala transportföretag. Detta för att man snabbt och kostnadseffektivt skall kunna bygga upp erforderliga volymer och därigenom skapa en solid finansiell bas för vidare expansion. När gasbolagets produkt har fått fäste hos dessa större kundsegment, kommer målgrupperna att kunna utvidgas till att omfatta andra kundgrupper såsom t.ex. privatbilister.

Då Gasbolagets existerande produktionsanläggningar är centralt belägna och använder sig av förhållandevis billigt avloppsslam som substrat för gasproduktion, är gasbolaget mycket konkurrenskraftigt ur ett kostnadsperspektiv.

6.2 Nuvarande storkunder

Gasbolaget har idag en stabil kundbas baserad på ett fåtal stora kunder. Idag består kundbasen av tre stora kunder. Därutöver levereras mindre mängder till Stockholm Vattens fordon.

AGA: Enligt avtal har AGA rätt till 1,2 MNm³ per år från Bromma. Huvudavtalet med AGA löper ut 2009.

SL: Enligt gällande avtal skall Gasbolaget leverera upp till 5,6 MNm³ biogas till SLs Söderdepå via gasledning. Avtalet stipulerar att denna gas skall levereras till självkostnadspris. Detta avtal löper till och med 2023.

Fortum: Fortum har ett långsiktigt avtal med Gasbolaget avseende leverans av biogas till Hammarby Sjöstad samt till Statoil i Hammarby Sjöstad för volymer upp till 0,5 MNm³. Detta avtal löper till och med 2021. Fortum har aviserat intresse av att köpa ytterligare 0,5 MNm³ per år.

7 Gasbolagets rågasförsörjning

7.1 Biogasproduktion i Henriksdal och Bromma

Gasbolaget kommer att förfoga över två storskaliga produktionsanläggningar med en årlig produktionskapacitet på 9,9 MNm³ biogas i anslutning till de två reningsverken i Henriksdal.

Värt att notera är följande:

- Långsiktiga avtal finns för stora delar av Gasbolagets produktionskapacitet.
- Under 2009 har gasbolaget för avsikt att investera i ett nytt kompressorsystem i Henriksdal, vilket kommer att möjliggöra flakning av gasvolymen utöver det som SL och Fortum idag kan köpa via existerande gasledningar. Denna investering gör att 1,0 MNm³ gas är tillgänglig för den övriga marknaden under 2010. Därefter kommer SL att göra anspråk på dessa volymer enligt gällande avtal och prognostiserat inköp av gasdrivna bussar.

Efter att avtalet med AGA löper ut vid slutet av 2009, finns 1,8 MNm³ av produktionen vid Bromma-anläggningen tillgängligt för den övriga marknaden. 1,0 MNm³ av denna gas avses att distribueras med lastbil, s.k. flakning, medan återstoden avses levereras via det tappställe (dispensern) som finns i direkt anslutning till Bromma-anläggningen.

7.2 Distribution och leverans

7.2.1 Distribution med lastbil - flak

Distribution med lastbil, med hjälp av flak, ger flexibilitet att leverera fordonsgas till ett antal ställen i och runt Stockholm. Med denna lösning kan fordonsgas levereras till olika SL-depåer samt till ett antal tappställen. Flakning ger såväl teknisk som ekonomisk flexibilitet med ett positivt kassaflöde genom att distributionskapaciteten kan byggas ut i takt med marknadens tillväxt.

Det är viktigt att poängtera att distribution med flak i gasform är en kortsiktig lösning för att snabbt kunna bygga upp marknaden på ett flexibelt sätt. På sikt skall ett långsiktigt mer kostnadseffektivt och framförallt mer tillförlitligt och miljövänligt distributionsätt användas.

7.2.2 Distribution med lastbil - flytande form

Ny kryoteknik, där gasen renas genom frysning, resulterar i flytande koldioxid och flytande biogas. Denna teknik används idag i mindre skala i t.ex. Kalifornien och är under fortsatt utveckling. Det är högst troligt att denna teknik kommer att vara

tillgänglig för kommersiellt bruk i Sverige inom de närmaste åren, vilket skulle möjliggöra lagring och transport av biogas i flytande form.

Användandet av denna teknik skulle minska behovet av ett omfattande gasnät för distribution av gas.

7.2.3 Distribution med gasnät

Gasbolaget kommer att förfoga över tre separata ledningar som sammanbinder gasbolagets produktionsapparat med kunders gasledningar. Två av dessa utgår från produktionsanläggningen i Henriksdal, där en ledning går till SLs Söderdepå. I denna kommer 3,2 MNm³ att distribueras årligen från och med 2010. Den andra går till Hammarby Sjöstad, i vilken 0,5 MNm³/år är planerat att distribueras. Fortum Värme, som äger gasnätet i Hammarby Sjöstad, har aviserat intresse av att köpa ytterligare 0,5 MNm³/år via denna ledning.

Den tredje ledningen sammanbinder produktionsanläggningen vid Bromma reningsverk med ett tappställe 10 meter från anläggningen. AGA förfogar idag över denna ledning och har avtal om leverans av gas till detta tappställe till och med 2009.

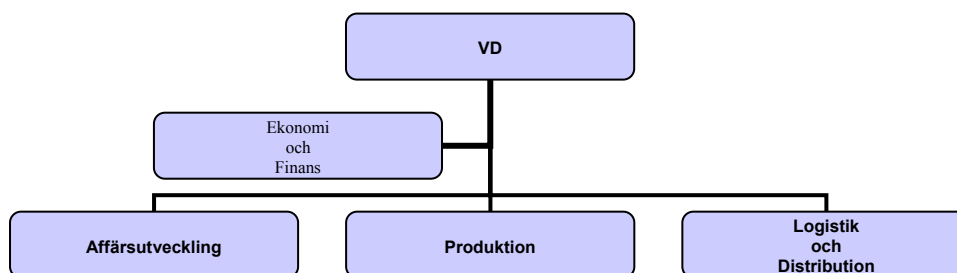
7.3 Organisation

Gasbolaget kommer att ha sitt huvudkontor i Stockholm och kommer att träffa ett hyresavtal med Stockholm Vatten om att härbärgeras i Stockholms Vattens lokaler.

En sådan organisation kräver inledningsvis fyra anställda för att kunna täcka de viktigaste funktionerna; finans och administration, affärsutveckling (och marknadsföring), försäljning, produktion, distribution och logistik. I detta fall kommer VD:n att i ett första steg hantera administrativa, finansiella samt försäljningsrelaterade frågor.

Nedanstående schema illustrerar den initiala organisationsstrukturen.

Figur 4: Gasbolagets organisation



8. Finansiell information

8.1 Investeringar

Investeringsbehovet för att bygga upp gasbolaget och ta första steget mot att utveckla en fungerande fordonsgasmarknad i Stockholm kan delas upp i två delar; kortsiktiga investeringar relaterade till uppstartsfasen (2 år) respektive långsiktiga investeringar.

Kortsiktiga investeringar

De kortsiktiga investeringar som identifierats för uppstartsfasen är följande:

Distribution: För att säkerställa distributionen behövs flak köpas. Gasbolaget kommer att köpa in sammanlagt 10 flak för användning i Bromma och Henriksdal, dvs. 15 MSEK.

För att möjliggöra distribution av flak från Henriksdal till andra SL-depåer än Söderdepån krävs investeringar i en kompressor á 15 MSEK samt byggnation av flakplatser på sammanlagt 1,6 MSEK.

Inledningsvis kommer fordonskapacitet att hyras in från lokala transportföretag, men gasbolaget kommer parallellt med detta att beställa en egen lastbil för flakdistribution. Kostnaden för en sådan lastbil är beräknad till 2 MSEK.

Tappställen: Två nya tappställen skall etableras. Om dessa skall drivas i egen regi kommer detta att kosta cirka 3 MSEK per tappställe, under förutsättning att bidrag erhålles från Naturvårdsverket, dvs. totalt 6 MSEK. Ett alternativ till detta är att gasbolaget hyr in sig hos etablerade oljebolag, som står för investeringen.

Långsiktiga investeringar

Långsiktiga investeringar är relaterade till gasförsörjning samt byggnation av ett fordonsgasnät samt kompletterande tappställen.

Vidare analys måste göras för att avgöra hur ett fordonsgasnät skulle bygga ut och vilka investeringar detta kan leda till. Olika aktörer uppger kostnader mellan 100 och 200 MSEK.

Istället för att investera i ett eget distributionsnät, skulle Gasbolaget kunna använda sig av ett nät som byggs av annan aktör. Fortum Värme skall enligt uppgift ha planer på att bygga ett sådant. Kostnaden för användandet av ett gasnät skulle kunna regleras genom avtalade transiteringsavgifter och nätavgifter, under förutsättning att tredjepartsaccess till ett sådant nät medges. Om så inte blir fallet, kommer Gasbolaget att överväga att investera i ett eget gasnät.

Ett alternativ till detta är att använda sig av kryoteknik. Att transportera gas i flytande form medelst lastbil, skulle minska behovet av ett gasnät avsevärt.

8.2 Etableringskostnader

Nedan finns en prognos för de första åren för gasbolaget, dvs. under uppstartsfasen av verksamheten. Denna prognos är på intäktssidan baserad på en ökad försäljning till SL baserad på SLs bedömning, samt försäljning till andra befintliga kunder enligt befintliga avtal. De två nya tappställena beräknas att tas i bruk i slutet av 2009, vilket kommer att ge en ökad avsättning för producerad gas.

Vi har gjort ett försiktigt antagande att rågas köps till priser enligt gällande avräkningsmodell samt säljs enligt gällande avtal, med en årlig inflationsuppräknings om 2 %. För ännu ej avtalade volymer antas en intäkt om 5,90 kr/Nm³ exklusive moms, fritt produktionsanläggning, samt ett utpris till slutkund om 8,40 kr/Nm³ exklusive moms. Båda dessa priser antas öka med en inflation om 2 % årligen.

Vi antar att Gasbolaget övertar anläggningstillgångar för sammanlagt 80 MSEK och att ytterligare 40 MSEK lånas upp för de första två årens investeringar. Följaktligen kommer sammanlagt 120 MSEK att upplånas. Vi förutsätter att kapitalkostnaderna blir 5 % per år och att avskrivningstiden för flak och tappställena är 10 år. Avtal som reglerar överlåtelse av anläggningstillgångar samt rågaspris är ej slutförhandlade varför de antaganden som gjorts kan komma att justeras.

8.3 Finansiering

Uppbyggnaden av fordonsgasbolaget föreslås finansieras genom extern upplåning dels för att det inte är en kärnverksamhet varken för Stockholms Stad eller Stockholm Vatten, dels för att all kommersiell verksamhet är förenad med vissa affärsrisker. Det måste vara tydligt och klart att inte VA-kollektivet kan komma att ta några affärsrisker som är förenade med fordonsgasbolagets utveckling.

Vidare innebär en extern finansiering av bolaget en kvalificerad prövning av affärens bärkraft vilket innebär en ökad säkerhet och riskavgränsning för ägaren. Den sammanlagda finansieringen om ca 120 MSEK bedöms vara tillgänglig med flera alternativa finansiärer på marknaden.

8.4 Proforma Operativt Kassaflöde

Figur 5: Proforma Operativt Kassaflöde för Gasbolaget 2009-2013

	2009	2010	2011	2012	2013
INTÄKTER (Mkr)					
CBG-volym, MNm ³	5,8	8,0	8,0	8,0	8,0
Totala Intäkter	39,6	61,6	61,6	62,9	64,2
KOSTNADER (Mkr)					
Kostnad för Rågas	10,9	19,6	20,0	20,4	20,8
Fasta Produktionskostnader	4,3	4,6	4,4	4,5	4,6
Rörliga Produktionskostnader	2,4	3,6	3,7	3,8	3,8
Centrala Stabskostnader	4,8	4,9	5,0	5,1	5,2
Distributionskostnader	1,8	1,8	0,9	0,9	0,9
Leveranskostnader	0,0	1,6	0,8	0,8	0,9
TOTALA KOSTNADER	24,1	36,2	34,9	35,6	36,3
Resultat före avskrivningar	15,5	25,3	26,7	27,4	27,9
Investeringar	29,3	10,8	0,0	0,0	7,0
Avskrivningar	8,0	10,9	11,9	11,9	11,9
Resultat efter avskrivningar	7,5	14,4	14,8	15,4	16,0
Avgår skatt @ 28%	2,1	4,0	4,1	4,3	4,5
Operativt resultat efter skatt	5,4	10,4	10,7	11,1	11,5
Fritt Kassaflöde	-15,9	10,5	22,6	23,0	16,5

8.5 Proforma Resultaträkning

Figur 6: Proforma Resultaträkning för Gasbolaget 2009-2013

	2009	2010	2011	2012	2013
INTÄKTER (Mkr)					
CBG-volym, MNm ³	5,8	8,0	8,0	8,0	8,0
Totala Intäkter	39,6	61,6	61,6	62,9	64,2
KOSTNADER (Mkr)					
Kostnad för Rågas	10,9	19,6	20,0	20,4	20,8
Fasta Produktionskostnader	4,3	4,6	4,4	4,5	4,6
Rörliga Produktionskostnader	2,4	3,6	3,7	3,8	3,8
Centrala Stabskostnader	4,8	4,9	5,0	5,1	5,2
Distributionskostnader	1,8	1,8	0,9	0,9	0,9
Leveranskostnader	0,0	1,6	0,8	0,8	0,9
TOTALA KOSTNADER	24,1	36,2	34,9	35,6	36,3
EBITDA	15,5	25,3	26,7	27,4	27,9
Avskrivningar	8,0	10,9	11,9	11,9	11,9
EBIT	7,5	14,4	14,8	15,4	16,0
Finansiella Kostnader	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
Resultat före skatt	1,5	8,4	8,8	9,4	10,0
Avgår skatt @ 28%	0,4	2,4	2,5	2,6	2,8
Resultat efter skatt	1,1	6,1	6,3	6,8	7,2

8.6 **Analys av finansiell information**

Ovanstående proforma balansräkning och operativa kassaflöde visar att rörelsen kommer att ge ett positivt kassaflöde från och med år 2 (2010), samt ett positivt resultat från och med första året.

I informationen ovan har den antagna årliga prisökningen på fordonsgas konservativt satts till 2 %, vilket motsvarar inflationen. Det är sannolikt att prisökningen på bränslen i allmänhet kommer att öka snabbare än inflationen. Då prisutvecklingen på fordonsgas kommer att vara korrelerad till prisutvecklingen på alternativa bränslen (se avsnitt 3.2.3), är det troligt att en årlig prisökning på 2 % är en försiktig uppskattning.