

SPBI Branschfakta 2012





INNEHÅLLSFÖRTECKNING

- 2 — Verksamhetsbeskrivning SPBI, SPIMFAB och SMC
- 3 — Årskrönika
- 4 — Världen: Marknaden
- 5 — Världen: Produktion och producenter
- 6 — Världen: Konsumtion och konsumenter
- 7 — Sverige: Klimat- och miljöperspektiv
- 8 — Sverige: Den svenska marknaden
- 9 — Sverige: Den svenska marknaden
- 10 — Sverige: Försäljning
- 11 — Sverige: Import
- 12 — SPBI:s medlemsföretag

Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI)

är en branschorganisation för företag inom drivmedels-, bränsle-, bitumen och smörjmedelssektorerna. Organisationen bildades 1951 och är ett expertorgan med kunskap inom de områden som medlemsbolagen och branschen har behov av. SPBI finansieras av medlemsföretagen och har bl.a. till uppgift att sprida information, kunskap och kännedom om frågor som rör branschen. Under de senaste åren har allt större del av arbetet kommit att handla om biodrivmedel eftersom branschen till stor del arbetar med framtagning och distribution av biodrivmedel på marknaden. Arbetet inom organisationen sker i huvudsak i kommittéform med representanter från medlemsbolagen. SPBI följer, bevakar och analyserar den internationella och nationella marknaden för olja och biodrivmedel samt förutsättningar och möjligheter för produktion av dessa.

Områden som SPBI arbetar med är bland annat teknisk funktionalitet och driftrelaterade frågor kring användningen av drivmedel och insatser för att främja möjligheten att få ut mer biodrivmedel på marknaden och därmed minska koldioxidutsläppen. SPBI arbetar aktivt med att påverka framtagning och implementering av de EU-direktiv och den nationella lagstiftning som berör branschen. SPBI företräder medlemmarna i branschövergripande frågor och är ofta anlita som sakkunnig och expert i seminarier, kurs-er, statliga offentliga utredningar och i mediasammanhang. SPBI agerar inte i konkurrensrelaterade frågor.

På www.spbi.se kan man ta del av blogg, debattinlägg, pressmeddelanden, nyhetsbrev och remissvar. Här finns även information och statistik om priser, försäljning m.m. SPBI producerar varje år ett antal

Verksamhetsbeskrivning

rapporter, rekommendationer och broschyrer. SPBI arbetar även inom SIS, Standardisering i Sverige, i samarbete med andra aktörer med att ta fram nationella standarder och CEN för EU-standarder för olika drivmedel, både fossila drivmedel och biodrivmedel.

SPIMFAB–

SPBI Miljösaneringsfond AB

SPIMFAB är ett frivilligt initiativ som startade 1997, där drivmedelsbolagen tar ansvar för sanering av bensinstationer. Initiativet rör stationer nedlagda mellan 1 juli 1969 och 31 december 1994. Syftet med SPIMFAB:s verksamhet är att på ett professionellt sätt ta hand om petroleumföroreningar på platser där det tidigare har bedrivits bensinförsäljning. Drivmedelsbolagen finansierar verksamheten som uppgår till ca 90 miljoner kr per år. SPIMFAB har 4 personer anställda och samarbetar i det operativa arbetet med miljökonsulter och entreprenader. Läs mer på www.spimfab.se

SMC – Släckmedelscentralen AB

Drivmedelsbolagen i Sverige bildade 1994 företaget Släckmedelscentralen, SMC AB. Det är sällsynt med bränder på olje- och etanoldepåer och cisterner men säkerhetsarbetet är en viktig del och det finns beredskap varje dag dygnet runt. För att kunna hantera en stor brand, har SMC avtal med räddningstjänsterna på fyra orter för den operativa verksamheten. I Sverige finns ca 200 specialutbildade brandmän och ca 30 stycken teamchefer, med kompetens inom taktik och strategi vid cisternbränder.



Foto: Paul Quant.

Årskrönika

2011 var det år då Svenska Petroleum Institutet både fyllde 60 år och ändrade namn till Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet. En förändring i tiden då biodrivmedel har varit och kommer att förbli en stor del av Institutets arbetsområde och en växande andel av den svenska drivmedelsmarknaden. Ett passande år för namnbyte då användning av biodrivmedel blev högre än något tidigare år och dessutom ett år för introduktion av Hydrerade Vegetabiliska Oljor, HVO, och dimetyleter, DME, som nya koaliteter på den svenska marknaden. HVO produceras i ett av de svenska raffinaderierna i Göteborg. Etanol användes i rekordvolym överstigande 400 000 kubikmeter och produktionen i Sverige uppgick till ca 200 000 kubikmeter. Antalet försäljningsställen med ett förnybart bränsle steg och idag säljer mer än 65 % ett eller fler biodrivmedel. Etanolbränslet E85 dominerar med mer än 1600 försäljningsställen med fordonsgasförsäljning på andra plats med mer än 100 försäljningsställen.

Turbulent är passande om man med ett ord skall karaktärisera oljemarknaden 2011. Året inleddes med en tid av omvälvande händelser i Nordafrika och mellanöstern som allmänt kallades för den arabiska våren. I takt med fortsatt ökning av efterfrågan på olja och det faktum att Libyens eftertraktade råolja helt försvann från marknaden steg oljepriset och höll sig sedan på en historiskt hög nivå. Genomsnittspriset för den till så ofta refererade Brentoljan kom att ligga på över 100 \$ per fat under året. Det är första gången i modern tid.

Arabivåren blottade också den alltid förekommande men oftast dolda åsiktsskillnaden mellan olika delar av oljekartellen OPEC. Då de gulfbaserade arabstaterna med Saudiarabien i spetsen ville kompensera det Libyska bortfallet av olja genom ökad produktion höll prishökarna med Iran i spetsen emot. Detta resulterade i en öppen konflikt inom OPEC som resulterade i ett junimöte utan slutkommuniké och att Saudiarabien med flera på eget initiativ kompenserade för den av konflikt infrysade råoljan från Libyen. I sitt sista möte för året i december 2010 enades OPEC igen. De individuella kvoterna togs bort och i stället sattes ett tak för produktionen för OPEC som ett kollektiv. Nivån sattes något

under november 2011 månads produktionsnivå och oklarheten vad detta betyder kommer att kvarstå och få sitt svar under 2012.

Japan drabbades av en stor katastrof med såväl jordbävning som efterföljande tsunami. Effekten blev stor i mänskligt lidande och ur ett materiellt perspektiv. För energimarknaden blev effekten också stor då den utslagna elproduktionen i framför allt kärnkraftverk komparerades med att starta upp fossileldade kraftverk. Effekterna blev även kända i ett produktperspektiv då efterfrågan på diesel ökade utöver den globala trenden mot högre dieselskonsumtion dessutom påverkade av att delar av den japanska raffinaderiindustrin slogs ut.

De fem svenska raffinaderierna producerade för fullt under 2011 och exporten av färdiga produkter som bensin och diesel men även syntetiska basoljor var i penningvärde rekordhög och översteg 80 miljarder kronor.

År 2010 var det år då försäljningen av diesel översteg bensinförsäljningen. En trend som fortsatte under 2011. En allt mer ökande försäljning av snåla personbilsdieslar gör att Sverige nu har sällat sig till alla andra länder som har en stark ökning av dieselskonsumtionen i förhållande till bensinkonsumtionen även om förändringstakten visar tecken på att sakta in. Det har lett till att dieselpriiset utvecklats snabbare än bensinpriset och eftersom det inte går att ställa om produktionsmixen i ett befintligt raffinaderi med mer än några enstaka procent kommer trenden att fortsätta i takt med att den globala dieselskonsumtionen ökar.

Oljekonsumtionen i OECD-länderna dit Sverige tillhör är nu på väg ned. Ökningen i den globala efterfrågan är helt relaterad till tillväxtländerna och då Asien med Kina som främsta representant. Även i USA förväntas efterfrågan sjunka om än från en mycket hög nivå och bensinkonsumtionen anses ha nått sin högsta punkt och är på väg ned bland annat på grund av åtgärder för att få en energieffektivare fordonspark.

2011 blev ett år med en något stapplande ekonomisk tillväxt inte minst på grund av problem här i Europa. Förhoppningsvis blir 2012 ett år med bättre ekonomisk tillväxt vilket därmed kan komma att sätta sin prägel på marknaderna.

ULF SVAHN, VD SPBI





Marknaden

Den globala marknaden

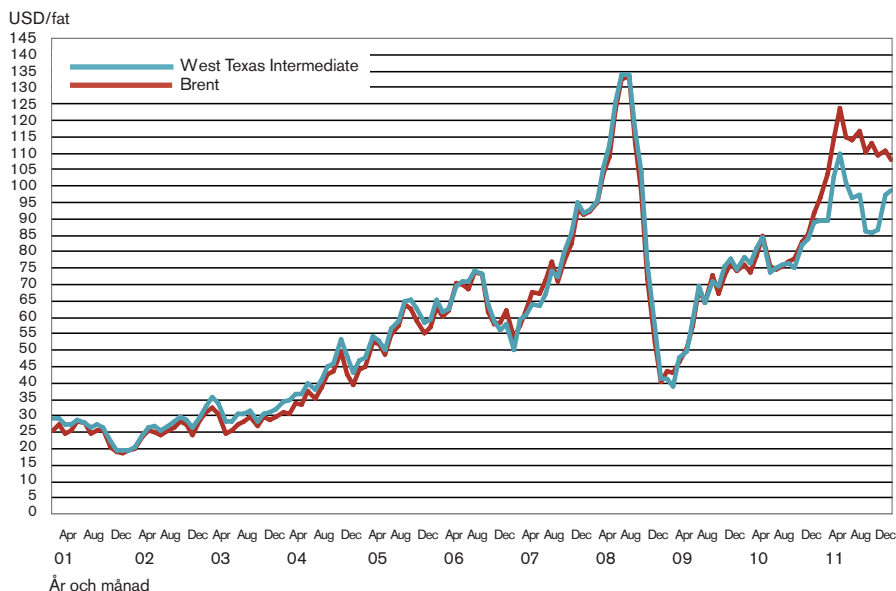
Världen är idag till stor del fortfarande beroende av fossil energi, även om länder som exempelvis USA och Brasilien stadigt ökar både sin produktion och användning av biodrivmedel. Det gäller främst etanol där det finns olika råvaror att använda för produktion. År 2009 uppgick andelen biodrivmedel till ca 4,7 %. Transportsektorn är en stor sektor för oljeanvändning, och den andelen har enligt IEA stigit från 45 % 1973 till 2009, 61,7 %.

Många länder vill komma ifrån sitt beroende av importerad olja och USA är ett av de länder där beroendet av importerad fossil energi minskar enligt EIA, (Energy Information Administration). Detta främst på grund av ökad inhemsk oljeproduktion och en ökad biodrivmedelsproduktion med mer än 1 mbd till 2024. Produktionen av biodrivmedel globalt var under både 2010 och 2011 ca 1,83 mbd, enligt IEA. För 2012 ökar prognosen något till 1,94 mbd.

Den globala konsumtionen av olja steg under 2011 och uppgick enligt IEA, International Energy Agency till ca 89 mbd (miljoner fat per dag). Det står något i kontrast till åren 2009 med en nedgång och 2010 med en historiskt hög uppgång. Den snabba uppgången 2010 kom av sig mot bakgrund av den ekonomiska utvecklingen med stora problem i OECD med tyngdpunkt på euroländer och USA. Det är helt igenom den snabba tillväxten i icke OECD och där närmast Kina, Indien, Brasilien och delar av Mellanöstern som står för uppgången som därmed mer än väl kompenserar för OECD-ländernas minskning. De prognoser som IEA gör i sitt referensscenario pekar

RÅOLJEPRISUTVECKLING (LÖPANDE PRISER)

Även 2011 har kännetecknats av stigande råoljepriser. Från en inledande nivå på 96,4 usd/fat steg priset till 123,7 usd/fat i april som därmed blev den månad under 2011 som hade det högsta genomsnittspriset. WTI följer inte Brent under 2011 vilket delvis kan förklaras av att WTI påverkas av prissättningen vid Cushing/Oklahoma där tillgången på WTI crude överstigit efterfrågan under året. På SPBI:s hemsida www.spbi.se hittar du den senaste tidens utveckling av Brent priset. Källa: OPEC bulletin



på en utveckling i samma riktning. OECD-länderna kommer att minska sin konsumtion av olja över tid medan tillväxtländer kommer att öka. De sammanlagda effekterna ger en ökning i den globala efterfrågan under prognosperioden till 2035 i IEA: s huvudscenario "New Policy Scenario".

Prisutveckling

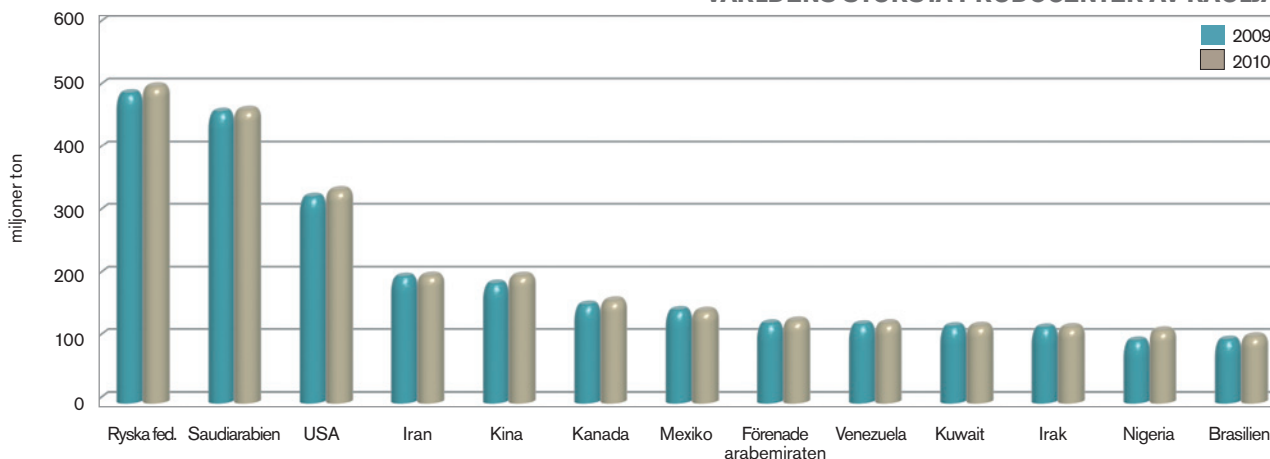
Prisutvecklingen på råolja började med en kraftig uppgång från ca 95 \$/fat till ca 126 \$/fat i början av året i takt med utvecklingen i Nordafrika och Mellanöstern. Pristoppen för 2011 nåddes i slutet av april med 126 \$/fat då även katastrofen i Japan med Fukushimaolyckan hade inträffat och Libyens oljeexport hade upphört. OPEC misslyckades med att enas om en produktionsökning för att kompensera för bortfallet av den Libyska volymen och junimötet slutade i stor oenighet. Saudiarabien med övriga arabstater gick sedan en egen väg och kompenserade vilket resulterade i en stabil om än hög prisnivå under resten av året.

Från OPEC-mötet den 8 juni fram till årsskiftet var det genomsnittliga priset på Brent råolja ca 111 \$/fat med en mycket låg volatilitet. När det gäller produktpriserna för bensin och diesel var bilden något annorlunda. Genomsnittet för året hamnar på ca 933 \$ per ton med toppnotering i mitten på april på ca 1150 \$ per ton som en konsekvens av hög efterfrågan och ett totalt bortfall av den för lätta fraktioner så eftertraktade Libyska råoljan. Lägsta noteringen under året kom redan i januari på ca 830 \$ per ton medan året slutade på ca 930 \$ per ton. För dieseln började året med en notering på ca 800 \$ per ton med årets lägsta siffra den 7 januari på ca 795 \$ per ton. Genomsnittet för året stannade på ca 960 \$ per ton vilket gör att dieselpriiset därmed överstiger bensinpriset med ca 30 \$ per ton eller ca 15 öre per liter med en genomsnittlig dollarkurs på 6,48. Högsta priset för året noterades även det i april med ca 1080 dollar per ton.

När det gäller priset på etanol för drivmedelsbruk i Europa stannade genomsnittspriset på ca 65 € per hektoliter vilket motsvarar ca 8,94 kr/l omräknat till bensinenergiekvivalenter. Det jämförbara bensinpriset stannade på 4,84. Det Europeiska etanolpriset för drivmedelsändamål var som högst i mitten på februari på 70 € per hektoliter och det lägsta priset kom i början av december på 54,5 € per hektoliter.

Produktion och producenter

VÄRLDENS STÖRSTA PRODUCENTER AV RÅOLJA



Oljeproduktionen steg med 2,2 % 2010 jämfört med 2009. Ryssland var under 2010 den största producenten med drygt 505 miljoner ton en ökning jämfört 2009 med 2,2 %. Den näst största producenten Saudiarabien ökade produktionen med knappt 1 % under året. USA visade en ökning i produktionen på ca 3 % under året.

Källa: BP Statistical Review of World Energy.

Oljeproduktion

Den totala produktionen av råolja under 2011 uppgick till ca 88,4 mbd (miljoner fat per dag) enligt IEA: s preliminära statistik. Det är en ökning mot föregående år med 0,9 mbd. Efter 2010 års kraftiga ökning på ca 1,9 mbd har 2011 och 2012 års produktion reviderats ned flera gånger. IEA förväntar i sitt referensscenario att produktionen skall öka till ca 99 mbd fram till 2035.

Även om Ryssland fortfarande är den största producenten och exportören av råolja med över 10 mbd ökar OPEC-staternas betydelse i framtiden. Under året har OPEC:s produktion stigit och uppgick mot slutet av året till strax över 30 mbd.

Det kommer att krävas globala investeringar inom produktionsanläggningar och infrastruktur på 38 miljarder dollar mellan perioden 2011-2035. Nästan två tredjedelar kommer att ske utanför OECD. Kostnaden för producenter att få fram olja till marknaden kommer att öka. Produktionen av konventionell råolja förväntas kvarstå på nuvarande nivåer innan den börjar minska till runt 68 mbd 2035. För att kompensera minskad produktion på befintliga oljefält, krävs en ökning av bruttokapaciteten på 47 mbd. Den största ökningen i oljeproduktion förväntas komma från Irak, Saudiarabien, Brasilien, Kazakstan och Kanada.

Biodrivmedelsproduktion

Den globala produktionen av biodrivmedel stod i stort sett stilla på 1,8 mbd mellan åren 2010 och 2011. Ett av skälen för avbrottet i ökningen av produktionen av framför allt etanol var den tilltagande ekonomiska krisen som påverkat planerade investeringar i produktionsanläggningar, men även lägre skördeuttag har spelat in. I december 2011 tog USA bort sin importtull på Brasiliansk etanol. Brasilien har sedan tidigare tagit

bort sin importtull och har under några år drivit på hårt för att USA skall göra detsamma. Förhoppningen är att när båda dessa nationer som står för mer än 80 procent av den globala etanolproduktionen har öppna marknader för import och export skall det leda till ökade investeringar i produktionskapacitet.

Etanol dominerar produktionen av biodrivmedel och står för ungefär 80 % av den totala volymen. USA är den klart största producenten och var 2011 nära dubbelt så stor som Brasilien. Etanol från konventionella processer förväntas stå för nästan all produktion fram till 2020.

Biodrivmedelsproduktionen beräknas enligt IEA öka med 300 procent till 2035 och uppgå till ca 4 mbd. Investeringarna för att kunna uppnå detta uppgår till ca 335 miljarder dollar. I Sverige har produktion av en Talloljebaserad diesel s.k. HVO, Hydrerade Vegetabiliska Oljor, startat på ett av raffinaderierna i Göteborg. Även i Finland produceras HVO. Etanol produceras i Sverige framför allt i Norrköping med ca 200 000 m³ och även i Örnsköldsvik med ca 10 000 m³.

LÄNDER MED DE STÖRSTA RESERVERNA

	Mängd miljarder ton	Andel av total %	R/P ratio antal år
1. Saudiarabien	36,3	19,1%	72,4
2. Venezuela	30,4	15,3%	>100,0
3. Iran	18,8	9,9%	88,4
4. Irak	15,5	8,3%	>100,0
5. Kuwait	14,0	7,3%	>100,0
6. Förenade arabemiraten	13,0	7,1%	94,1
7. Ryska federationen	10,6	5,6%	20,6
8. Libyen	6,0	3,4%	76,7
9. Kazakstan	5,5	2,9%	62,1
10. Nigeria	5,0	2,7%	42,4
Summa	155,1	81,6%	--
Hela världen	188,8	100%	46,2

R/P: Proven reserves genom årets produktion. Källa: BP Statistical Review of World Energy. Proved reserves vid utgången av 2010.

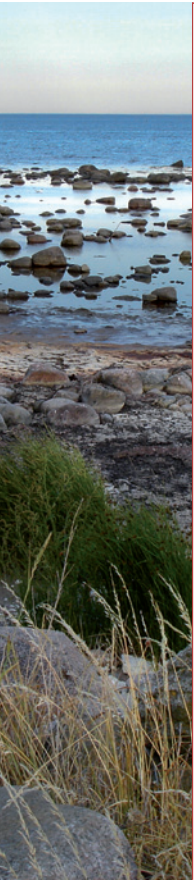


Foto: Paul Quant.

Efterfrågan på energi

Trots att den globala ekonomin har varit sviktande sedan nedgången 2009 har efterfrågan på energi enligt IEA, (International Energy Agency) globalt ökat med ca 5 % under 2010. IEA förutspår i "New Policies Scenario" att efterfrågan på energi ökar med en tredjedel, till 2035. En populationsökning med 1,7 miljarder människor genererar snabbare efterfrågan på energi. Efterfrågeökningar på energiområdet kommer i hög utsträckning från länderna utanför OECD som även står för 90 % av den växande befolkningen till 2035 och 90 % av ökningen av efterfrågan på energi från 2035. Andelen människor som fortfarande inte har tillgång till elektricitet är dock fortsatt hög, ca 20 % av jordens befolkning. Kina behåller sin position som världens största konsument av energi.

Konsumtion fossila drivmedel

Tiden för fossila drivmedel är långt ifrån över, men dominansen minskar och andelen fossila bränslen av den totala globala energikonsumtionen beräknas minska från ca 81 % 2011 till 75 % 2035. Det är endast naturgas som fossilt drivmedel, som ökar i den globala energimixen till 2035. Enligt IEA: s New Policies scenario kommer den globala efterfrågan på fossil energi att öka med 40 % mellan 2009 och 2035. Efterfrågan på olja enligt IEA beräknas öka från 87 mbd 2010 till 99 mbd 2033.

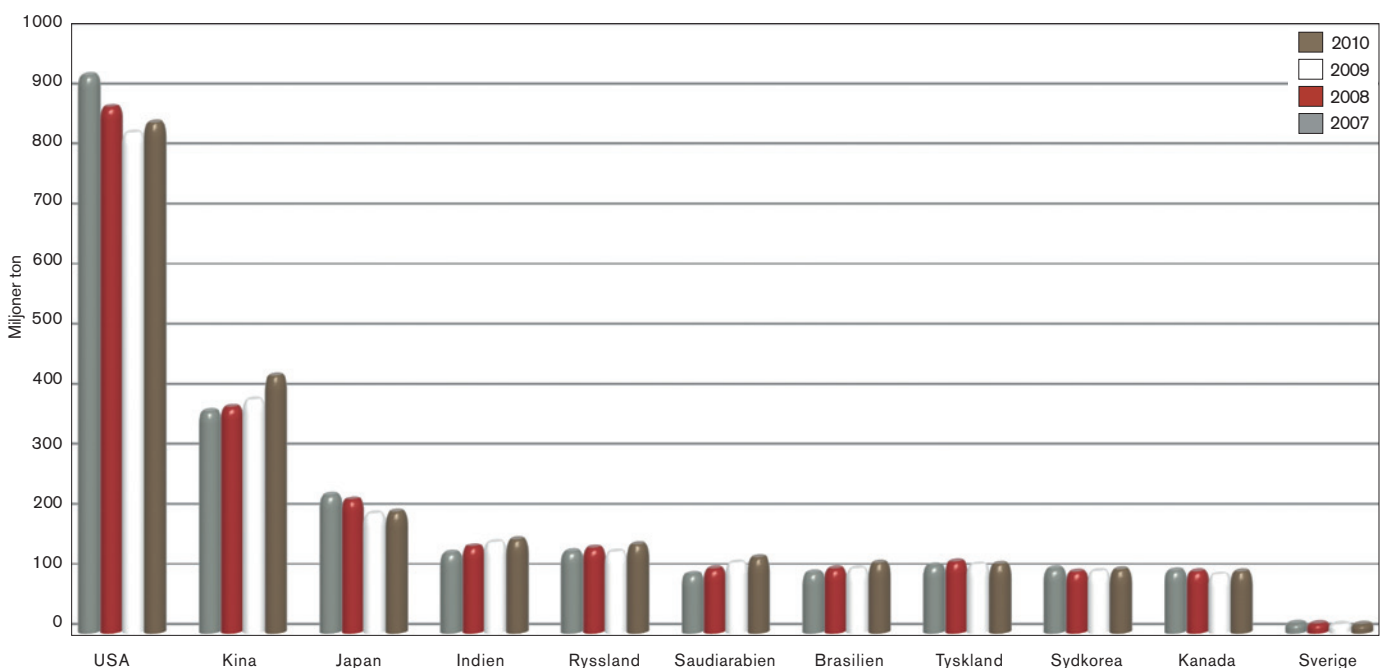
Konsumtion förnybara drivmedel

Efterfrågan på förnybar energi växer enligt IEA från 860 Mtoe 2009 till 2365 Mtoe 2035. Delen förnybar energi i den totala energimixen växer från 7 % 2009 till 14 % 2035.

Biodrivmedel ökar i användning i såväl Europa som USA. USA ökar sin användning och var 2010 både den största producenten och konsumenten av etanol globalt. Volymerna steg med 20 procent och nådde 51 miljoner m³. Konventionella biodrivmedel som etanol med gröda som bas förväntas dominera marknaden framöver. Förnybar energi växer snabbare än någon annan energi i relativa tal och prognostiserad produktion av biodrivmedel på global nivå beräknas enligt IEA öka till 1,94 mbd 2012. Under 2010 producerades ca 50 miljoner m³ etanol i USA.

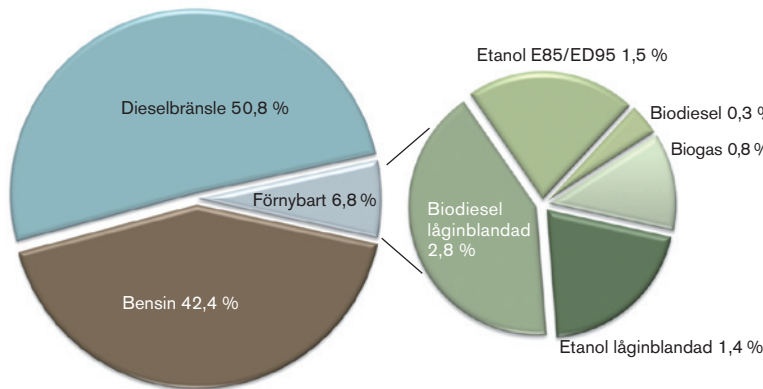
Inhemska etanolproduktion i USA motsvarar nästan 10 % av landets utbud av bensin. Det finns fortsatt bra förutsättningar för expansion under de kommande åren. Under 2010 exporterade USA ca 1,3 miljoner m³ etanol och i slutet av 2010 fanns det i USA 204 st bioraffinaderier för etanolproduktion. Majs kommer att fortsätta vara basen som industrin växer utifrån.

DE TIO STÖRSTA KONSUMENTLÄNDERNA AV OLJEPRODUKTER, INKLUSIVE ETANOL OCH BIODIESEL (SVERIGE VISAS SOM JÄMFÖRELSE)



Den globala konsumtionen steg med 3,1 % från 3 908 miljoner ton under 2009 till 4 028 miljoner ton under 2010. De största ökningarna skedde i Asien (5,3 %) syd och central Amerika (5,0 %) och mellanöstern (4,6 %) medan förbrukningen i Europa var i stort oförändrad. Europa svarade för ca 23 % av den globala konsumtionen. Den svenska konsumtionen sjönk något under 2010 och utgjorde 0,4 % av den globala oförändrat sedan 2009. Källa: BP Statistical Review of World Energy.

Klimat- och miljöperspektiv



Sveriges och EU:s väg till ett hållbart samhälle

International Energy Agency, IEA är tydliga i sitt budskap om hur klimatsituationen ser ut och pekar på att "dörren till att nå 2-graders målet sakta är på väg att stängas". Enligt IEA krävs det snabba åtgärder om det skall finnas någon möjlighet att nå målet till rimlig kostnad.

Sveriges plan till 2050

Den Europeiska kommissionen har lagt fram en så kallad "Road map" till ett koldioxidsnålt samhälle till 2050. De individuella medlemsstaterna förväntas ta fram en nationell färdplan som sammantaget skall leva upp till den Europeiska ambitionen om att sänka utsläppen av växthusgaser med mellan 80 - 95 % till 2050.

EU och klimat och miljö

Det finns fyra klimatmål som EU har enats om och som skall vara uppfyllda fram till 2020. Dessa är: 1. Att minska växthusgasutsläppen med minst 20 procent, i jämförelse med 1990 års nivåer. 2. Att sänka energiförbrukningen med 20 procent. 3. Att höja andelen förnybar energi till 20 procent av den totala energikonsumtionen. 4. Att höja andelen förnybart i transportsektorn till 10 procent. Till förnybar energi räknas energi som kommer från icke-fossila källor. Exempelvis från vind, sol, vattenkraft och biobränsle. Till år 2020 har regeringen beslutat att minst 50 procent av den svenska energianvändningen skall vara förnybar.

Hållbarhetskriterierna

Reglerna kring hållbarhetskriterierna för biodrivmedel och bioolja har implementerats i Sverige. Energimyndigheten är den myndighet som godkänner olika företags kontrollsystem för att säkerställa att rutiner finns för att kontrollera att hållbarhetskriterierna är uppfyllda. Under senhösten och vintern har ett flertal företag fått godkända kontrollsystem. Hållbarhetskriterierna utgår från råvara till färdig produkt och omfattar därmed hela produktens livscykel fram till användning. Ett biodrivmedel som skall definieras som hållbart skall i hela produktionskedjan, från råvaruproduktion till slutanvändning, kunna styrka att ett antal kriterier för hållbarhet är uppfyllda.

FÖRNYBARA DRIVMEDEL

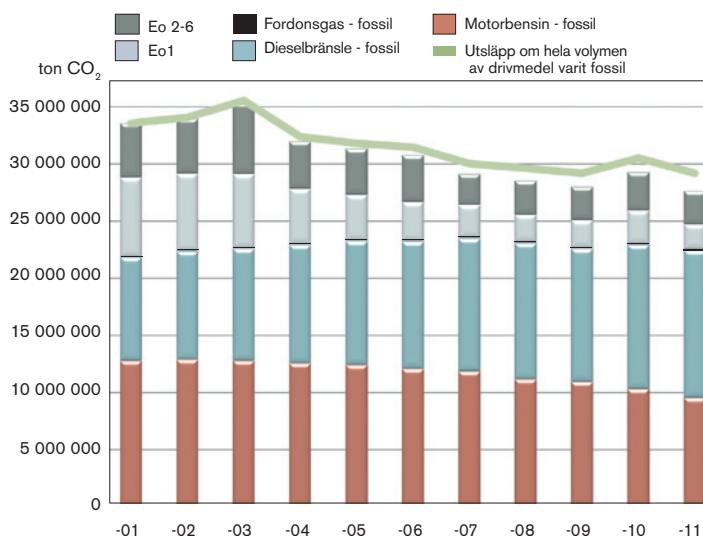
Användandet av förnybara drivmedel ökade även under 2011 och utgjorde på energibas 6,8 % av transportbränslena. Med sjunkande bensinvolym minskade andelen låginblandad etanol något under året medan låginblandad biodiesel ökar till följd av ökad dieselförsäljning och introduktion av HVO diesel. E85 volymerna har återhämtat sig jämfört med 2009 då prisskillnaden jämfört bensin har varit positiv och konsumenten därför i större utsträckning valt E85. Etanol från höginblandning i E85 och som bussbränsle (E95) ökar därför sin andel jämfört med 2009. Biogasvolymerna har också ökat under 2010 jämfört med 2009. Från 2011 skall EU länderna beräkna andelen förnybart i hela transportsektorn enligt förnybarhetsdirektivet 2009/28/EG. Underlag för beräkningen är ej klart vid denna publikations pressläggning. Beräkningen är därför gjord enligt tidigare sätt d.v.s. enligt biodrivmedelsdirektivet 2003/30/EG. Med biodiesel avses FAME (fettsyrametylestrar) och HVO (hydrogenated vegetable oil).

Bränslen för transportändamål	Volym 2011 000 m ³	Energi TWh
Bensin	4 041	36,78
Dieselbränsle	4 489	44,00
Etanol låginblandad	204	1,20
Biodiesel låginblandad	269	2,46
Etanol - E85/ED95	216	1,27
Biodiesel	26	0,24
Biogas (Nm3)	75 125	0,74
Totalt		86,69

Beräkningsfaktorer	Energiinnehåll kWh/m ³
Bensin	9 100
Dieselbränsle	9 800
Etanol	5 900
Biodiesel	9 150
Biogas (Nm3)	9,8

CO₂ EMISSIONER - FRÅN FOSSILA DRIVMEDEL OCH BRÄNSLEN

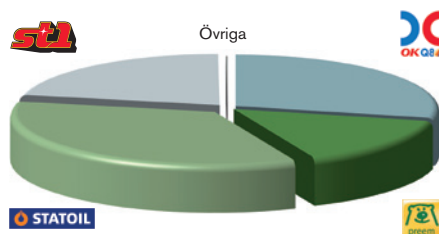
Under 2011 minskade koldioxidutsläppen från fossila bränslen och drivmedel med ca 1,6 miljoner ton jämfört med 2010 och reflekterar ett netto av minskad försäljning av bensin och Eo1 och ökad försäljning av dieselbränsle. Om inte biodrivmedel hade ersatt de fossila bränslena skulle koldioxidutsläppet ha varit ca 1,5 miljoner ton högre under 2011. Alla siffror är beräknade efter bränslenas innehåll av fossilt kol.



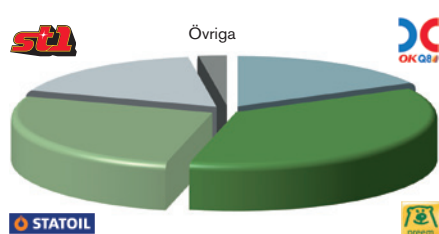


Den svenska marknaden

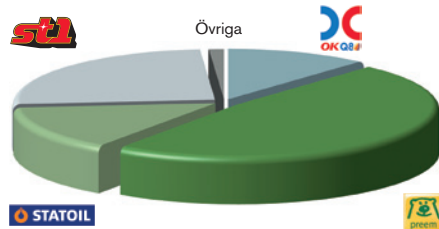
MOTORBENSIN



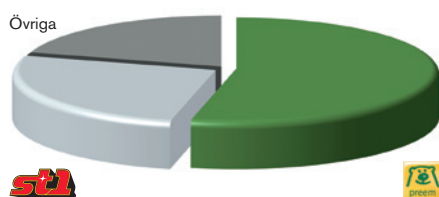
DIESELBRÄNSLE



ELDNINGSSOLJA 1



ÖVRIGA ELDNINGSSOLJOR



Den svenska marknaden 2011

Försäljningsutvecklingen. Den trend som vi har sett i världen och även i Sverige är en fortsatt förändring av efterfrågerelationen mellan bensin och diesel. 2011 minskade bensinkonsumtionen med 6,7 procent och uppgick till 4217 tusen m³, en nedgång mot toppåret 1989 med 24 procent. Anledningen är framför allt övergången till effektivare bilar och andra drivmedel. Dieselkonsumtionen ökade däremot och uppgick till 5454 tusen m³ under 2011. Försäljningen av etanolbränslet E85 steg och uppgick till 220 tusen m³. Antalet E85 fordon bedöms 2011 ligga på ca 220 000 bilar (BIL Sweden). Fordonsgas har under 2011 haft en positiv utveckling och konsumtionen steg med 30 procent. Andelen biogas i fordonsgasen uppgick till 62 procent.

Prisutveckling. Precis som i världen i övrigt präglades den svenska marknaden av höga råoljepriser och därmed höga konsumentpriser. Priset för bensin för konsument låg i januari 2011 på 13,43 kronor. Därefter steg priset i takt med de internationella prisuppgångarna till över 14 kronor i mars för att nå sin toppnotering 28 april på 14,78 kronor per liter. En tidpunkt som ligger i linje med den så kallade Arabvåren och efterdyningarna av Fukushima-katastrofen i Japan. Årets lägsta pris var i slutet av februari med 13,28 kronor vilket gav de två första månaderna

på året med ett genomsnittspris under 14 kronor. Konsumentpriset på diesel låg vid ingången av 2011 på 13,09 kr/l vilket också skulle bli årets lägsta pris. I takt med den ökande efterfrågan steg dieselpriiset för att nå sin högsta nivå i slutet av april på 14,44 kr per liter. Prisutvecklingen på E85 var lugn under 2011. Året inleddes med ett pris på 9,99 kronor per liter och låg kvar på den nivån till sommarkvaliteten med ett högre etanolinnehåll introducerades i april då priset sjönk till 9,44 kronor per liter vilket blev årets lägsta pris. Priset steg sedan och vid introduktionen av vinterkvaliteten i november blev priset 10,34 kronor per liter vilket sedan låg fast till årets slut.

Koldioxidutsläpp. Användningen av oljeprodukter resulterade i utsläpp av fossilt koldioxid på 27,7 miljoner ton 2011. Det är en minskning mot 2010 med 1,6 miljoner ton eller ca 5,4 %. De senaste 10 årens minskning uppgår till 6,3 miljoner ton eller ca 18 %. Utsläppen av koldioxid från oljeprodukter är nere på nivåer från mitten av 1950-talet. Bensin och lätta eldningsolja är de produkter som står för de största minskningarna 2011 med respektive 0,8 miljoner och 0,7 miljoner ton. Den ökande användningen av FAME samt den tillkommande volymen av HVO har bidragit till att hålla ned ökningen av utsläppen från diesel till 0,2 miljoner ton eller ca 1,5 % trots en volymuppgång på ca 3,1 %.

VOLYMER OCH MARKNADSANDELAR 2011

Leveranser, 000m³ samt marknadsandelar, % för större drivmedels- och bränsleföretag, exklusive leveranser till utrikes sjöfart. Till följd av decimalavrundning kan summan av redovisade delvärden för marknadsandelar avvika från totalvärdet.

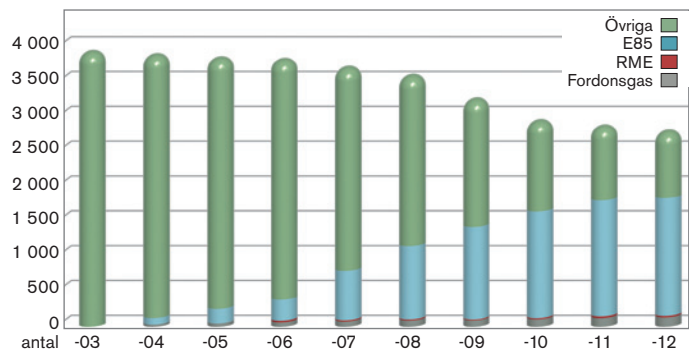
Företag	Motorbensin			Dieselbränsle			Eldningsolja			Övriga eldningsolja			Övriga bränslen		
	Volym	% '11	% '10	Volym	% '11	% '10	Volym	% '11	% '10	Volym	% '11	% '10	Volym	% '11	% '10
OKQ8	1 211	28,7	28,9	966	18,1	17,3	98	11,7	10,2		0,0	0,0			
Preem	628	14,9	13,1	2 035	38,2	34,9	402	48,1	46,1	541	53,0	52,3			
Statoil	1 463	34,6	35,1	1 480	27,8	28,2	116	13,9	15,1		0,0	0,0			
St1	915	21,7	21,3	974	18,3	21,7	210	25,1	24,9	261	25,6	31,1			
Övriga	6	0,1	1,7	-131	-2,5	-2,1	10	1,2	3,7	219	21,5	16,6	1 162	100,0	100,0
Volym 2011, total	4 223	100,0		5 324	100,0		837	100,0		1 022	100,0		1 162	100,0	
Volym 2010	4 550			5 164			1 116			1 162			1 080		
% förändring	-7,2			3,1			-25,0			-13,1			7,6		

Sverige och Marknaden – utvecklingen av förnybara drivmedel

Biodrivmedel

Under 2011 fick Sverige se två nya biodrivmedel på marknaden. Det ena var hydrerade vegetabiliska oljor så kallade HVO, och det andra var dimetyleter. HVO är ett drivmedel som används i anpassade dieselmotorer och är ett kolväte baserad på oljor av biologiskt ursprung som har gjorts om till rent kolväte via vätgasbehandling. Dimetyleter är en gas som under lågt tryck går över i vätskefas och kan ersätta diesel i anpassade dieselfordon. DME säljs i ett marknadstest. De övriga biodrivmedlen som säljs på den svenska marknaden är etanol, FAME och biogas. Etanol säljs både som låginblandning i blyfri 95-oktanig bensin och höginblandat i E85 och ED95.

UTVECKLING STATIONSNÄT OCH ANDEL STATIONER MED FÖRNYBARA DRIVMEDEL

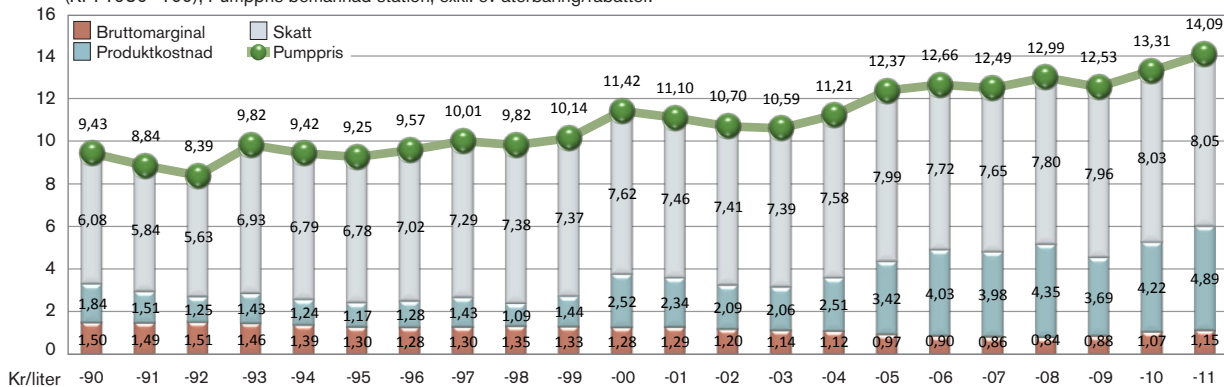


96 % av den bensin som såldes på den svenska marknaden under 2011 innehöll etanol och 82 % av all diesel som såldes innehöll biodiesel. Vid årets slut tillhandahöll 66 % av landets stationer ett förnybart drivmedel i separat pump.

Minskningstakten i antalet stationer har avtagit och vid utgången av året fanns ca 2 790 stationer i landet. Till denna siffra kommer ett antal försäljningsställen som inte tillhör någon etablerad kedja. Någon samlad statistik över dessa finns inte men SPBIs bedömning är att de uppgår till ett par hundra totalt sett. De är oftast etablerade i landsbygd och mindre samhällen.

BENSINPRISER 1990 - 2011- 95 OKTAN, ÅRSMEDELTA I 2011 ÅRS PENNINGVÄRDE

(KPI 1980=100), Pumppris bemannad station, exkl. ev återbäring/rabatter.



Intervju med IT- och Energiminister Anna-Karin Hatt

Vad blir den viktigaste frågan för Regeringen på energiområdet under 2012?

En av de största utmaningarna är att fortsätta energiomställningen och ställa om till ett allt mer långsiktigt hållbart energisystem med mer förnybar energi. Det är en av mina huvudprioriteringar och gäller inte minst på transportområdet där regeringen har en mycket ambitiöst målsättning i målet om en fossilberoende fordonsflotta till år 2030.

Hur kan Sverige bidra till globala åtaganden?

Sverige kan göra stor skillnad. Inte minst gör vi detta som föregångsland genom att ställa om energisystemet och ha höga målsättningar för att minska koldioxidutsläppen. Export av miljöteknik är ett sätt att bidra till att goda och verksamma lösningar sprids.

Hur mycket betyder ekonomin för klimatarbetet?

Ekonomin betyder mycket. Tyvärr har klimatarbetet under senare tid hamnat i finanskrisens skugga. Politiker i Europa talar snarare om konkurrenskraft och försörjningstrygghet än om klimat och miljö. Om vi inte löser klimatkrisen är jag emellertid övertygad

om att det kommer att ge dramatisk påverkan på såväl konkurrenskraften som försörjningstryggheten på sikt.

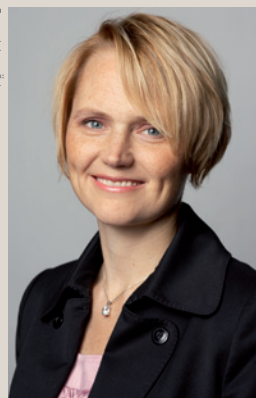
Vilka styrmedel tycker du fungerar bäst för att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn?

Det är framför allt de breda och generella styrmedlen som fungerar bäst. Att lägga en kostnad på det som är miljösådligt, såsom koldioxidskatten gör, och främja det som är bra, som till exempel skattebefrielsen för förnybara drivmedel. Samtidigt kan andra insatser som stöd till demonstration och utveckling av ny teknik ha en avgörande betydelse för en omställning. Det finns inte ett styrmedel som löser allt.

Vilka drivmedel tror du att fordonsflottan kommer att köra på 2030?

Jag är övertygad om att vi kommer att få se en bredd av olika drivmedel. Idag är etanol mest väletablerad bland de förnybara drivmedlen, fordonsgasen slår nya rekord och allt fler elbilar kommer ut på marknaden. Samtidigt har biodiesel från skogsråvara fått oerhörd uppmärksamhet. Alla dessa har potential att vara betydande år 2030.

Foto: Urban Dornann



Anna-Karin Hatt
IT- OCH ENERGIMINISTER

LEVERANSER AV BRÄNSLEN OCH DRIVMEDEL I SVERIGE miljoner m³

Totala leveranser av drivmedel var i stort oförändrad under 2011 jämfört med 2010 men med en fortsatt växling från bensin till dieselvolymer. Eldningsolja minskade jämfört 2010 och var i nivå med 2008/09. Från toppåren i början av sjuttioalet har oljeanvändningen mer än halverats till följd av övergång i uppvärmningssektorn från olja till el i samband med kärnkrafts-utbyggnaden och en kraftig minskning av oljeanvändningen inom industrin. Källa: SCB, SPBI beräkningar

Produktgrupp	2011	2010	2009	1990	1980	1970	1960
Motorbensin	4,22	4,55	4,84	5,63	4,75	3,78	2,13
E85/ED95	0,26	0,22	0,19	-	-	-	-
Dieselbränsle	5,32	5,16	4,76	2,78	2,46	2,19	1,19
FAME	0,03	0,02	0,01	-	-	-	-
Flyg-/övriga bränslen	1,16	1,08	1,11	1,05	0,91	0,88	0,38
Eldningsolja 1	0,84	1,12	0,93	3,30	7,33	8,88	3,82
Övriga eldningsoljor	1,02	1,15	1,03	1,80	9,65	14,64	6,02
Summa	12,85	13,30	12,87	14,56	25,10	30,37	13,54

(exkl lev till utrikes sjöfart)

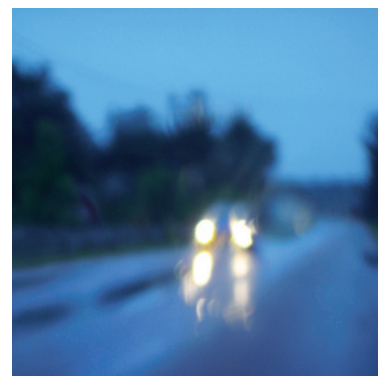
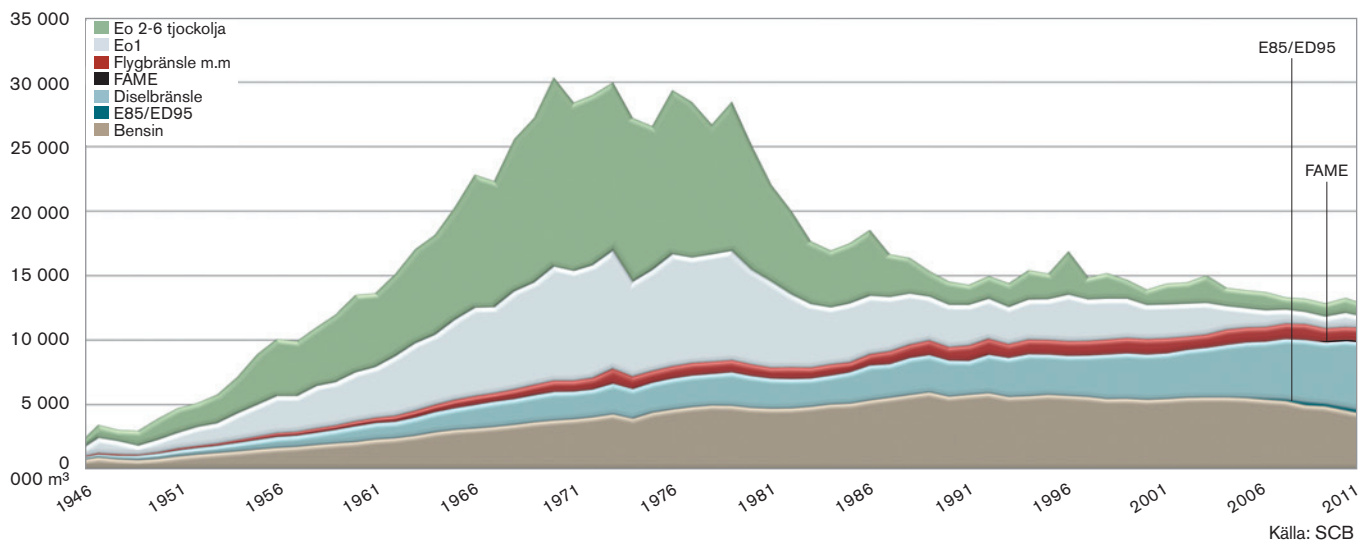


Foto: Paul Quant

LEVERANSER AV PETROLEUMPRODUKTER OCH FÖRNYBARA DRIVMEDEL I SVERIGE, LÅNGTIDSSERIE



Källa: SCB



Foto: Paul Quant

LEVERANSER PER PRODUKT OCH FÖRBRUKARKATEGORI '000 M³

Kategori/Produkt	Lättbensin mm	Flygbränsle	Bensin	Dieselbränsle	Eo 1	Eo 2-6	Summa -11	Summa -10	11/10 %
Samfärdsel exkl. utrikes sjöfart		1 163	4 223	4 794	19	82	10 281	10 427	-1,4
Gruvor, mineralbrott och tillverkningsindustri				138	158	563	859	865	-0,7
Övriga näringar	3				189	102	294	357	-17,6
En- och tvåbostadshus				1	38	0	39	54	-27,8
Jordbruk, skogsbruk, fiske				179	45	3	227	267	-15,0
Övriga fastigheter				181	262	99	542	575	-5,7
Flerbostadshus				0	21	0	21	29	-27,6
Stat, kommun, landsting, företag inom fjärrvärme och elsektor									
- Kraftverk, gasverk	0			2	11	20	33	42	-21,4
- Kraftvärme- och värmeverk				1	52	152	205	315	-34,9
- Övrigt				27	42	0	69	132	-47,7
Summa inrikes leveranser	3	1 163	4 223	5 323	837	1 021	12 570	13 063	-3,8
Utrikes sjöfart				11	231	1 701	1 943	2 212	-12,2
Summa totala leveranser				5 334	1 068	2 722	14 513	15 275	-5,0

Inrikes leveranser minskade med 3,8 % under 2011 jämfört med 2010. Minskningen är i huvudsak eldningsolja. Bensinförbrukningen fortsätter att minska medan dieselbränslet har ökat. Källa: SCB, bearbetning SPBI

Import

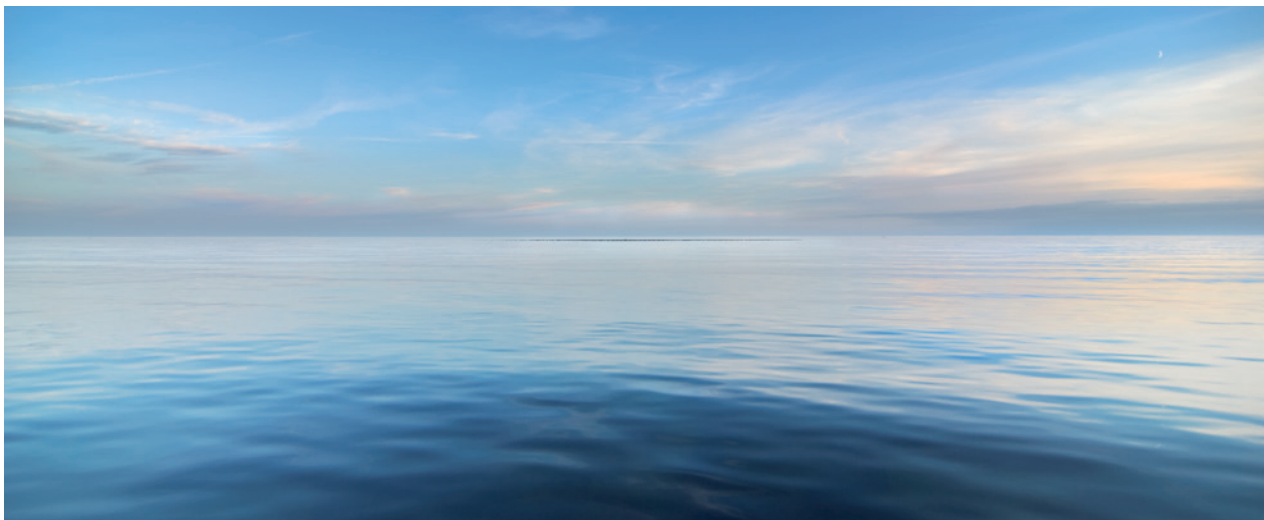


Foto: Paul Quant

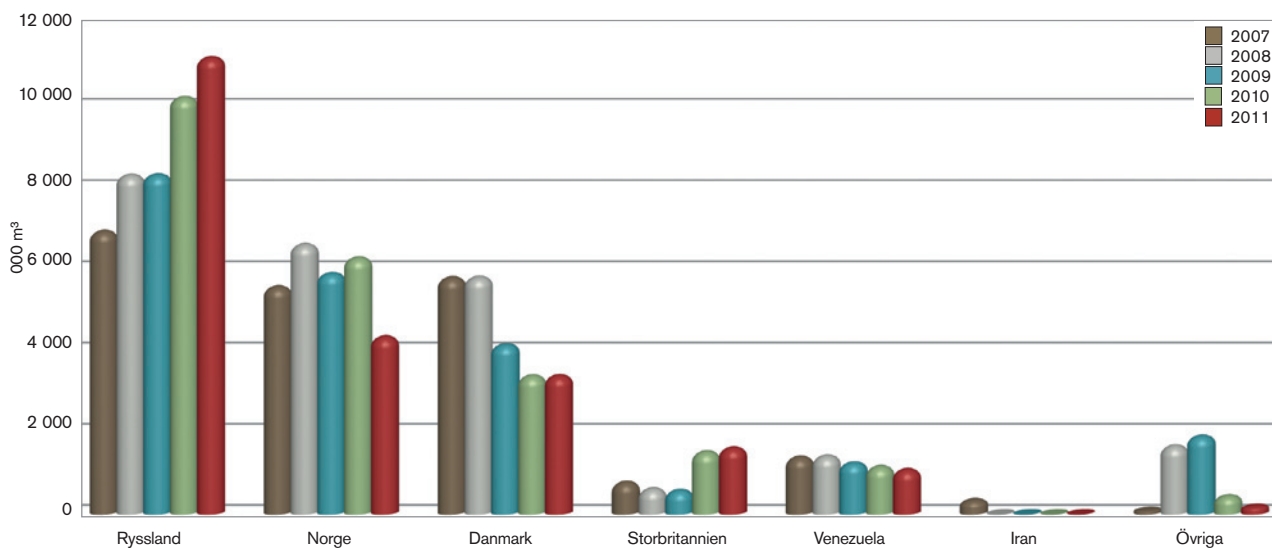
FÖRSÖRJNINGSBALANS ÅR 2011

000 m ³	Tillförsel		Avgång				Differens b)
	Import a)	Produktion	Raff. förbrukn.	Leveranser			
				Inrikes	Utr. sjöfart	Export a)	
Råolja	21 861		21 680			38	143
Halvfabrikat c)	795		199			815	-219
Motorbensin	1 984	5 337		4 223		3 101	-3
Lätt-/gasbensin, övr.	407	375	451	3		352	-24
Flygbränslen	1 030	237		1 163		64	40
Dieselbränsle och Eo 1	2 694	8 691	12	6 161	242	4 838	132
Övriga Eo	1 346	5 441	23	1 022	1 701	3 597	444
Summa	30 117	20 081	22 365	12 572	1 943	12 805	513

a) Pga olikhet i varuklassificering kan skillnad föreligga med motsvarande uppgifter i andra tabeller. b) Huvudsakligen lagerförändringar. Låginblandning av etanol och FAME är med i leveransvolymerna, uppgift om tillförsel saknas och dessa volymer hamnar därför som en del av differensen. c) Förbrukning minus produktion.

Sverige importerar både råolja och färdigprodukter. Avsättning sker inom landet men branschen har även en betydande exportverksamhet av färdigprodukter. Källa: SCB, bearbetning SPBI

RÅOLJEIMPORT



Råoljeimporten minskade från 23 034 209 m³ 2010 till 21 860 740 m³. Sverige tar råolja i huvudsak från Ryssland och Nordsjön.

SPBI:s medlemsföretag den 1 januari 2012

STYRELSEMEDLEMMAR

Lantmännen

Box 30192
104 25 Stockholm
Tel: 08-657 42 00

OKQ8 AB

Box 23 900
104 35 Stockholm
Tel: 08-506 80 000

Preem AB

112 80 Stockholm
Tel: 010-450 10 00

St1 Energy AB

172 98 Stockholm
Tel: 08-555 480 00

Svenska Statoil AB

118 88 Stockholm
Tel: 08-429 60 00

Nynas AB

Box 10700
121 29 Stockholm
Tel: 08-602 12 00

KOMMITTÉMEDLEMMAR

Air BP Sweden AB

Box 8107
104 20 Stockholm
Tel: 08-772 23 20

Almer Oil & Chemical Storage AB

Cisternvägen
805 95 Gävle
Tel: 026-66 56 50

ExxonMobil Sverige AB

Box 1035
405 22 Göteborg
Tel: 031-799 02 75

Nordic Storage AB

Ryavägen 3
418 34 Göteborg
Tel: 031-53 45 00

Scandinavian Tank Storage AB

Sven Källfelts gata 201
426 71 Västra Frölunda
Tel: 031-704 80 90

Skandinaviska Bensin AB din-X

Drottninggatan 7
252 21 Helsingborg
Tel: 042-24 84 00

Vopak Sweden AB

Smörjoljegatan 21
418 34 Göteborg
Tel: 031-64 83 00

St1 Refinery AB

Box 8889
402 72 Göteborg
Tel: 031-744 60 00

NÄRSTÄENDE BOLAG

SPIMFAB

Nybrogatan 11
114 39 Stockholm
Tel: 08-663 99 30
www.spimfab.se

Släckmedelscentralen – SMC AB

Nybrogatan 11 c/o SPBI
114 39 Stockholm
Tel: 08-667 09 25

KÄLLOR OCH UPPGIFTER

International Energy Agency: "Oil Market Report"
International Energy Agency: "World Energy Outlook 2010, 2011"
Nordea e-market
BP Statistical Review of World Energy
SCB, Statistiska Centralbyrån
CGES, Centre for global energy studies
"Oil Market Forecast and Analysis"
OPEC Bulletin
Renewable Fuels association "2011 Ethanol Industry Outlook"
U.S. Energy Information Administration
"Annual Energy Outlook 2012 Early Release Overview"
Energimyndigheten "Energiläget"
BilSweden
www.spbi.se
www.spimfab.se
www.energimyndigheten.se
www.regeringen.se
www.europarl.europa.eu
www.eia.dov.gov
www.sweden.gov.se
www.imf.org
www.scb.se



Ulf Svahn
VD



Gunilla Palm
REDOVISNING



Göran Lindell
BITR. DIREKTÖR



Ebba Tamm
PRODUKT- OCH
MILJÖSPECIALIST



Per Brännström
VD SPIMFAB & SMC



Sofie Quant
KOMMUNIKATIONSCHIEF



Anne Öberg
ADMINISTRATIV ASSISTENT