

SPBI Branschfakta 2013





INNEHÅLLSFÖRTECKNING

- 2 — Verksamhetsbeskrivning SPBI, SPIMFAB och SMC
- 3 — Årskrönika av VD
- 4 — Världen: Marknaden
- 5 — Världen: Produktion
- 6 — Världen: Konsumtion
- 7 — Sverige: Klimat- och miljöperspektiv
- 8 — Sverige: Pris- och försäljningsutveckling
- 9 — Sverige: Intervju med landsbygdsminister Eskil Erlandsson
- 10 — Sverige: Försäljning
- 11 — Sverige: Import
- 12 — SPBI:s medlemsföretag

FÖRKLARINGAR

Mbd Miljoner fat per dag
 Mboe Miljoner fat olje-ekvivalenter
 Hektoliter 100 liter
 M³ 1000 liter
 Gt Miljarder ton
 %e Procentuell beräkning på energibas till skillnad från volymbas.
 Nm³ Normalkubikmeter (1Nm³ fordonsgas motsvarar energimätsigt ca 1,14 liter blyfri 95)

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. som 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 och arbetar för att få ut mer 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 agerar inte i konkurrensrelaterade frågor. SPBI företräder medlemmarna i branschövergripande frågor och är ofta anlita som sakkunnig och expert i seminarier, kurser, statliga offentliga utredningar och i mediasammanhang.

På www.spbi.se kan man ta del av blogg, debattinlägg, pressmeddelanden, nyhetsbrev och remissvar. Här finns även informa-

Verksamhetsbeskrivning

tion och statistik om priser, försäljning m.m. SPBI producerar varje år ett antal 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 där det har bedrivits verksamhet från den 1 juli 1969 till och med december 1994. Syftet med SPIMFAB:s verksamhet är att på ett professionellt sätt ta hand om petroleum-föroreningar på platser där det tidigare har bedrivits bensinförsäljning. Drivmedelsbolagen finansierar verksamheten som uppgår till ca 100 miljoner kr per år. SPIMFAB har fyra personer anställda och samarbetar i det operativa arbetet med miljökonstuler 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, den enda hittills i Sverige inträffade 1956, 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.

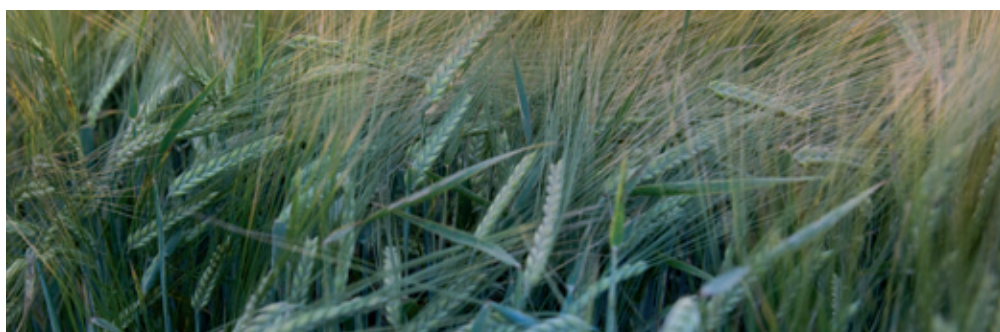


Foto: Paul Quant

Årskrönika

Om 2011 var ett omtumlande år med såväl den fullt utblommade arabiska våren som Tsunamikatastrofen i Japan blev 2012 ett lugnare år ur den aspekten. Irans export minskade mot bakgrund av sanktionerna men ersattes av Saudiarabien, Förenade Arabemiraten och Kuwait. Även Iraks allt högre produktion bidrog till att skapa en relativt lugn marknad utifrån ett tillgångs- och efterfrågeperspektiv. USA kom tillbaka på scenen igen som en nation med ökande produktion av såväl gas som olja. I båda fallen rör det sig om skifferbaserade resurser och den så omdiskuterade "fracking" tekniken. USA beräknas bli självförsörjande på naturgas och även bli i det närmaste självförsörjande på olja.

Produktionen av biodrivmedel i världen 2012 förväntas ligga i nivå med 2011 när statistiken kommer på plats. På grund av den torka som har drabbat USA under 2012 ligger förväntningarna på produktionsvolymerna av den majsbaserade etanolen i nivå med 2011. Även om avkastningen minskade användes mer jordbruksmark till majsproduktion. I det andra stora produktionslandet Brasilien har efterdyningarna av den ekonomiska krisen ännu inte försvunnit utan produktionen ligger på ungefär samma nivå som året innan. Det som krävs i Brasilien är investeringar inom sektorn i bl.a. odlingar för att volymerna skall öka igen. I IEA: s (International Energy Agency) senaste World Energy Outlook tror man på en fortsatt utveckling av biodrivmedlen från dagens ca 1,9 mbd till ca 4,5 mbd i ett perspektiv till 2035. De stora ökningarna kommer fortsatt från USA och Brasilien men även Asien och då främst Kina förväntas bidra med betydande volymer. Då biodrivmedel i ett överskådligt perspektiv bedöms vara dyrare att producera än sina fossila motsvarigheter kommer utvecklingen att vara starkt beroende av olika typer av styrmedel som subventioner och annat.

Användningen av biodrivmedel i den svenska drivmedelspoolen gick åt två håll men ökade totalt under året. Användningen av HVO (hydrierade vegetabiliska oljor) som låginblandad produkt i diesel ökade under året till 1,2 %e som en konsekvens av såväl ökad produktion som ökad import. Användningen av etanol minskade däremot som en direkt konsekvens av att bensinvolymerna fortsatte nedåt för åttonde året i rad. Biogasvolymerna ökade till 1,0 %e. Andelen biodrivmedel i den svenska drivmedelspoolen uppgick under året till 8,1 %e procent i enlighet med EU: s regler i biodrivmedelsdirektivet.

Den totala försäljningen av drivmedel fortsatte minska även under 2012. Energisnålare fordon parat med en relativt sett skakig

konjunktur gjorde att den samlade försäljningen stannade på 10,7 miljoner m³. I förhållande till år 2007 som är det år med den hittills högsta drivmedelsförsäljningen i Sverige är nedgången drygt 5 %.

Under 2012 kom tre betydande förslag från EU-kommissionen som påverkar energiområdet. Samtliga är förslag som innan de beslutas skall förhandlas med medlemsländerna och parlamentet. Kommissionen föreslår i ett tillägg till tidigare direktiv att sätta ett tak på 5 % för biodrivmedel baserat på grödor. Vidare föreslår man införandet av indirekta markanvändningsfaktorer som skall belasta växthusgasemissionerna från ett antal råvaror. Om förslaget införs leder det med stor sannolikhet till en halvhalt i övergången till mer biodrivmedel.

Kommissionen föreslår även en förändring inom utsläppshandels-systemet. Bakgrunden är att priset på utsläppsrätter anses för lågt. Förslaget går i korthet ut på att kommissionen skall kunna hålla inne utsläppsrätter för få upp priset och eventuellt vid en senare tidpunkt släppa ut dem igen. Om det genomförs kan det komma att påverka viljan till investeringar då långsiktigheten i styrmedlen försvinner.

Även inom energieffektivitetsområdet har kommissionen kommit med ett nytt förslag. Skälet är att prognoser visar att EU med stor sannolikhet inte kommer att nå målet för energieffektivitet till 2020. Kritik har kommit från näringslivet för bristande långsiktighet och en detaljstyrning som är ineffektiv.

Den Europeiska raffinaderinäringen kom i fokus under 2012. De negativa marginalerna under den ekonomiska krisen resulterade i en konkurs för det Europeiska raffinaderibolaget Petroplus. Detta faktum tillsammans med stängningar av raffinaderier på ostkusten i USA skapade turbulens i marknaden för färdiga produkter med mycket höga bensinpriser under våren. Under året stabiliserades situationen men problem för den europeiska konkurrenskraften kvarstår vilket resulterat i att energikommissionär Oettinger har börjat intressera sig för näringsens långsiktiga förutsättningar och de olika regionala styrmedlens ackumulerade effekter.



ULF SVAHN, VD SPBI



Marknaden

Den globala marknaden

Den tredje industriella revolutionen har den kallats. Möjligheten att utvinna den gas och olja som tidigare har varit bunden i skifferformationer. Det som har gjort utvinningen möjlig är ny teknik som har arbetats fram under en 20-årsperiod. Från att ha varit beroende av ökande import av såväl olja som naturgas förväntas nu USA bli självförsörjande på gas och åtminstone minska sitt beroende av import av råolja. USA:s ökning av produktion från bottenåret 2006 6,8 mbd till 2011 7,8 är framför allt att hänföra till skifferolja.

Den globala marknaden för biodrivmedel 2012 uppgick till ca 1,9 mbd vilket var i nivå med 2011. Siffran kan jämföras med de ca 47 mbd petroleumbaserade drivmedel som användes under 2012. Dominansen från grödebaserad råvara är markant. Av de 1,9 mbd som producerades 2012 är mindre än 5 % baserad på annan råvara än någon form av gröda. Etanol dominerar fortfarande och andelen är ca 75 % av den globala produktionen av biodrivmedel.

Även inom oljehandeln är förändringen tydlig. De lägre konsumtionsvolymerna i framför allt Europa men även USA kombinerat med USA:s tydliga produktionsökning av råolja sätter spår. USA:s import av såväl råolja som färdiga produkter sjunker. Nya marknader för den Europeiska bensinen har blivit Afrika och Asien. Europa importerade ca 11 % av sitt behov av destillat och ca 34 % av sitt behov av flygbränsle 2010.

Prisutveckling

Prisutvecklingen på råolja var ganska lugn under 2012. Turbulensen i mellanöstern med den pågående arabiska våren som påverkade starkt 2011 var mindre

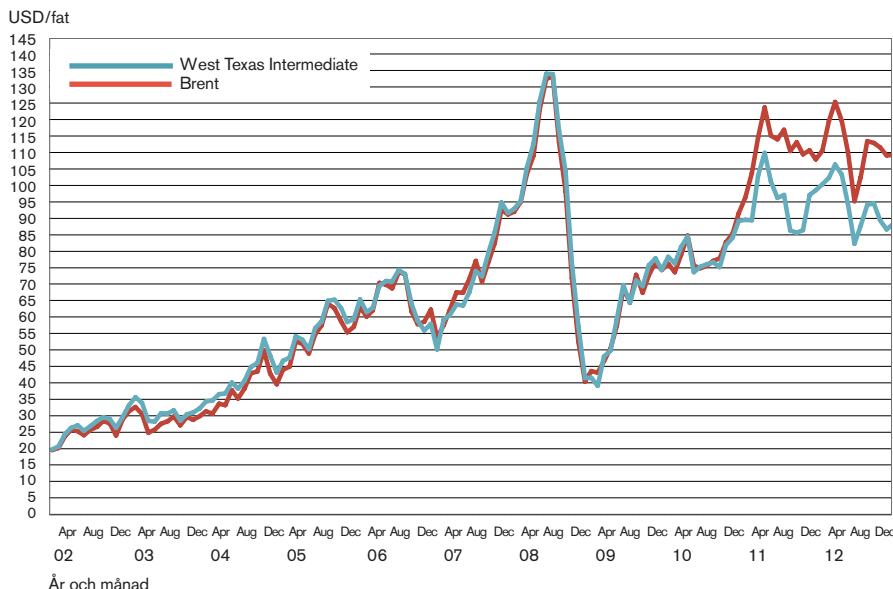
betydelsefull under 2012. Den västeuropeiska konflikten med Iran fortsatte och accentuerades med den europeiska bojkotten av Iransk olja. Effekten blev mindre påtaglig med andledning av att Saudiarabien m.fl. kompenserade volymerna genom ökad produktion. Året inleddes med ett pris på referensoljan Brent på ca 107 \$ per fat och årets sista notering blev ca 111 \$ per fat. Under året varierade priset mellan som lägst ca 89 och som högst ca 126 \$ per fat. Det ger ett medelpris på ca 111 \$ per fat för 2012 vilket är genomsnittet för det andra halvåret 2011. Med ett genomsnittligt dollarpris på ca 6.87 ger det ett genomsnittligt råoljepris i svenska kronor på ca 4,8 kr/liter. Motsvarande pris för 2011 var ca 4,5 kr.

De internationella produktpriserna för 2012 påverkades av utvecklingen inom raffinaderinärningen i Europa och Nordamerika. Bensinpriset började på en nivå på ca 932 dollar per ton och gick sedan upp snabbt och kraftigt till ca 1218 \$ per ton i april. Priset pendlade lite innan det säsongsmissigt sjönk tillbaka under senare delen av året och slutade på ca 950 \$ per ton. Det genomsnittliga priset var under året ca 1041 \$ per ton vilket gav ett genomsnittligt pris på 5,30 kr/l. Det kan jämföras med motsvarande pris för 2011 som uppgick till ca 4,8 kr/l. Även dieselpriiset påverkades av raffinaderiturbulensen men har inte samma säsongsmonster som bensinen utan är en tydligare mätare på konjunkturutvecklingen. Dieselpriiset började på ca 952 \$ per ton för att nå sin högsta nivå på 1074 \$ per ton i mitten på mars. Priset föll sedan tillbaka under året och stannade på ca 963 \$ per ton. Det genomsnittliga priset 2012 blev ca 987 \$ per ton vilket blev ca 5,44 kr/l. För 2011 stannade det genomsnittliga dieselpriiset på 5,08 kr/l.

Etanolpriset på den Europeiska marknaden uppgick till i genomsnitt ca 70 €/hl (hektoliter) under 2012 vilket kan jämföras med ca 65 €/hl under 2011. I svenska kronor motsvarar det ca 8,2 kr/l med hänsyn taget till motsvarande energiinnehåll i en liter bensin. För 2011 var siffran ca 8,9 kr/l. Det högre beloppet 2011 förklaras av att eurokursen 2011 var ca 9,29 kr/€ medan den hade gått ned till ca 8,71 kr/€ för 2012. Året började med ett pris på ca 68€/hl och steg till högsta nivån ca 82€/hl i september för att sedan falla tillbaka och sluta året på 64€/hl.

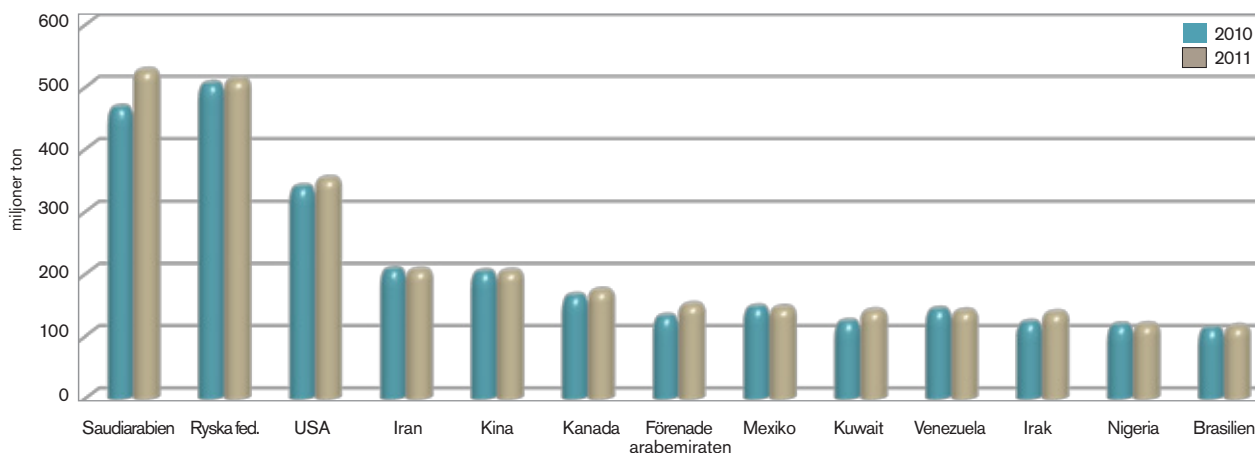
RÅOLJEPRISUTVECKLING (LÖPANDE PRISER)

Brent började och slutade året runt 110 dollar per fat men med stor fluktuation under året. Inledningsvis steg priset kraftigt och nådde en nivå runt 125 dollar per fat i mars för att därefter falla tillbaka till en nivå på 95 dollar under sommaren. På SPBI:s hemsida www.spbi.se hittar du den senaste tidens utveckling av Brent priset.
Källa: OPEC bulletin



Produktion

VÄRLDENS STÖRSTA PRODUCENTER AV RÅOLJA



Oljeproduktionen ökade med 1,3% under 2011 jämfört med 2010. Saudiarabien och Ryssland svarade tillsammans för 26% av den globala produktionen.

Källa: BP Statistical Review of World Energy

Energiperspektivet

Hela den globala energikartan är på väg att ritas om vilket får konsekvenser för både energimarknaden och handeln med energiråvara. Efter kärnkraftskatastrofen i Japan har Tyskland fattat beslut om att avveckla kärnkraften och även Japan tar steg i den riktningen. Olje- och gasproduktionen från skifferbaserade resurser tar fart i USA, fortsatt snabb utveckling av vind och solkraftsteknologi och en ökning av okonventionell gasproduktion globalt. Perspektivet för den internationella oljemarknaden beror till stor del på Iraks och USA:s framgångar i att öka utvinningen. Utvecklingen på energiområdet i USA är långtgående och USA som idag importerar 20 % av sitt energibehov förväntas 2020 att vara självförsörjande på naturgas samt bli den största oljeproducenten i världen och betydligt mindre beroende av import av råolja. Trenden att utvecklingsländerna är de som ökar användningen av olja och OECD-länderna minskar sitt oljeanvändande kvarstår.

Biodrivmedelsproduktion

Som ett ytterligare steg bort från importbehov av olja, mot energisäkerhet och förbättrad miljö har USA gjort stora investeringar i inhemska anläggningar för etanolproduktion och är den största producenten av etanol globalt. 2011 blev ett rekordår för produktionen som uppgick till 52,6 miljoner m³, från 209 st bioetanolanläggningar i 29 stater. Detta kan jämföras med exempelvis Brasilien som 2011 producerade ca 21,1 miljoner m³ etanol eller EU med 4,1 miljoner m³ etanol. Inblandningen av etanol i bensin i USA som E10 är utbredd i stort sett hela landet och nästa steg är att införa E15. Idag utgör etanolen i USA ca 10 % av bensinpoolen.

Enligt IEA:s huvudscenario till 2035 förväntas Brasilien bli den största exportören av biodrivmedel (av framför allt etanol) med en förväntad export på 0,2 mboe per dag 2035. Även fler latinamerikanska länder kommer att stå för en stor del av produktionen av biodrivmedel till 2035, med betoning

på biodiesel. Brasilien och USA fortsätter att vara de största producenterna av biodrivmedel, men USA förväntas i hög grad använda den för inhemska konsumtion. IEA räknar med att även Asien och andra utvecklingsländer sannolikt kommer att öka sin produktion och export av biodrivmedel. Kina ökar sin produktion av biodrivmedel kraftigt fram till 2035 för att möta det inhemska behovet.

Oljeproduktion

Oljeproduktionen från länderna utanför OPEC förväntas enligt IEA öka under det närmsta årtiondet, men produktionen efter 2020 är ökande grad beroende av OPEC. En ökning i oljeproduktion från okonventionella källor såsom "light tight oil" i USA, oljesand i Kanada, naturgasvätskor och djupvattensborrning i Brasilien trycker upp produktionen utanför OPEC efter 2015 till en platta över 53 mbd från 49 mbd 2011. IEA menar att detta fortsätter till mitten av 2020, innan det faller tillbaka till 50 mbd 2035. Efter 2020 ökar produktionen inom OPEC. OPEC:s del av den globala produktionen ökar till 50 % 2035 från dagens 42 %.

LÄNDER MED DE STÖRSTA RESERVERNA

	Mängd miljarder ton	Andel av total %	R/P ratio antal år
Venezuela	46,3	17,9%	>100,0
Saudi arabien	36,5	16,1%	65,2
Iran	20,8	9,1%	95,8
Irak	19,3	8,7%	>100,0
Kuwait	14,0	6,1%	97,0
Förenade arabemiraten	13,0	5,9%	80,7
Ryska federationen	12,1	5,3%	23,5
Libyen	6,1	2,9%	>100
Nigeria	5,0	2,3%	41,5
Kazakhstan	3,9	1,8%	44,7
Summa	177,0	76,1%	--
Hela världen	234,3	100%	54,2

Proved reserves vid utgången av 2011. Källa: BP Statistical Review of World Energy



Foto: Paul Quant.

Efterfrågan på energi

IEA, International Energy Agency:s centrala scenario är "New policies scenario", men oavsett scenario är det ett flertal betydande trender som får stort genomslag i framtiden. Dessa innebär ökande inkomster och ökad befolkning globalt som därmed skapar ett hårt tryck på användning av energi, främst från utvecklingsländer.

I "New policies scenario" fram till 2035 kommer den globala efterfrågan på energi att öka med en tredjedel. Efterfrågan stiger främst i länder som Kina, Indien och Mellanöstern och framför allt för transportändamål. Kina kommer att stå för den största ökningen i användning av energi framöver, med en efterfrågeökning på 60 % till 2035. I Indien mer än dubbleras efterfrågeökningen på energi till 2035.

Inom OECD-länderna ligger efterfrågan på energi kvar på en stabil nivå med en svag ökning, men det finns ett uttalat skifte från olja och kol och i vissa länder kärnkraft, till mer energi från naturgas och med förnybart ursprung. Trots att de förnybara energislagen växer fram till 2030, är fossil energi den klart dominerande.

Användning av förnybar energi

Delen förnybar energi av den primära energianvändningen ökar globalt i alla scenarier som IEA beskriver i WEO 2012. Biodrivmedel mer än tredubblas globalt i "New policies scenario" från 1,3 miljoner fat oljeekvivalenter per dag 2010 till 4,5 mboe 2035, främst genom låginblandning. Det är etanol som fortsätter att vara det dominerande biodrivmedlet med

en produktionsökning på 1 mboe 2010 till 3,4 mboe 2035. Utvecklingen i "New Policies Scenario" innebär minskade CO₂ utsläpp med mer än 4,1 Gt till 2035, ökad diversifiering av energimixen, lägre kostnader för import av olja och gas, mindre luftföroreningar och mindre påverkan på vattenresurser.

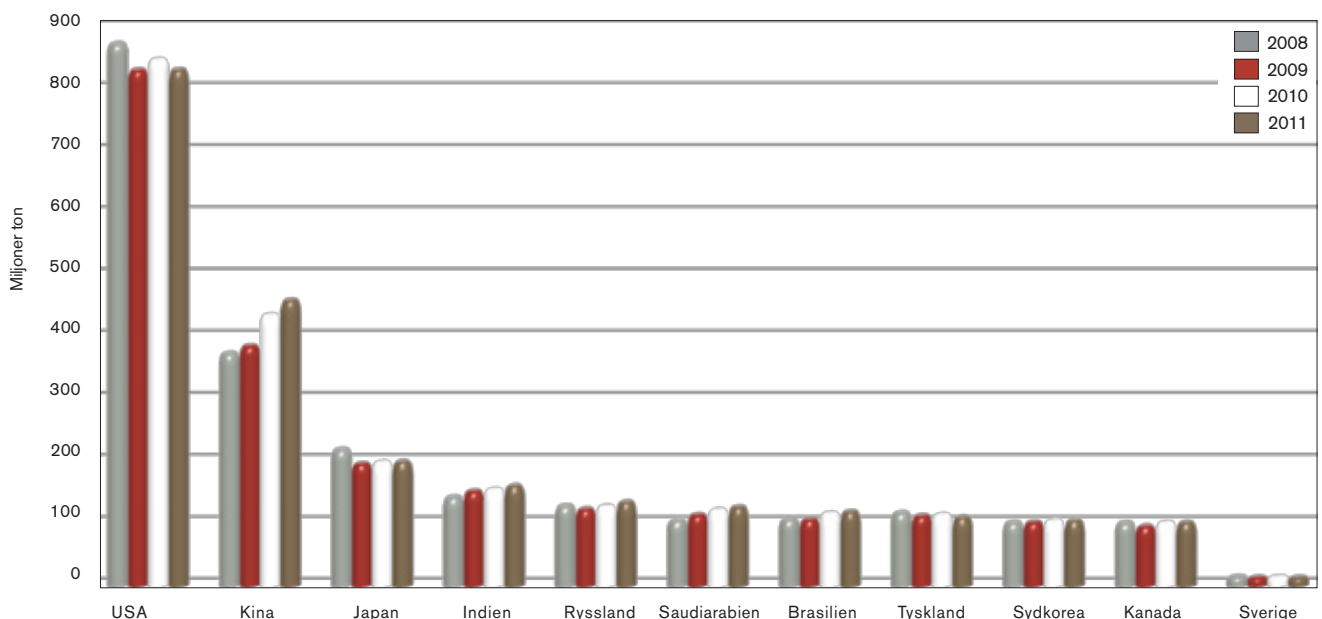
I USA konsumerar man ca 520 miljoner m³ bensin per år. Mer än 95 % av detta är idag uppblandat med etanol, främst E10, men de närmaste åren räknar bedömare med en introduktion av E15 i de flesta amerikanska stater. Nettoimporten av energi till USA är enligt Energy Information Administration på tillbakagång, både till följd av den ökade inhemska produktionen av olja och naturgas från skifferfyndigheter samt biodrivmedel, men även genom lägre efterfrågan på grund av implementering av nya energieffektiviseringsprogram för fordon. EIA uppskattar att nettoimporten av USA:s totala energianvändning 2040 uppgår till 9 %, medan siffran 2005 var 30 %. Handeln med biodrivmedel globalt förväntas öka snabbt under 2035-scenariot, med ca en femtedel av dagens efterfrågan. Enligt IEA, International Energy Agency är det Europa och Indien som är de största importörerna av biodrivmedel till 2035.

Konsumtion av olja

I IEA:s New Policies scenario till 2035 ökar efterfrågan och konsumtionen av olja från 87,4 mbd under 2011 till 99,7 mbd till 2035. Redan idag står transportsektorn för mer än hälften av konsumtionen av olja på global nivå. Till 2035 förväntas antalet bilar fördubblas och uppgå till 1,7 miljarder.

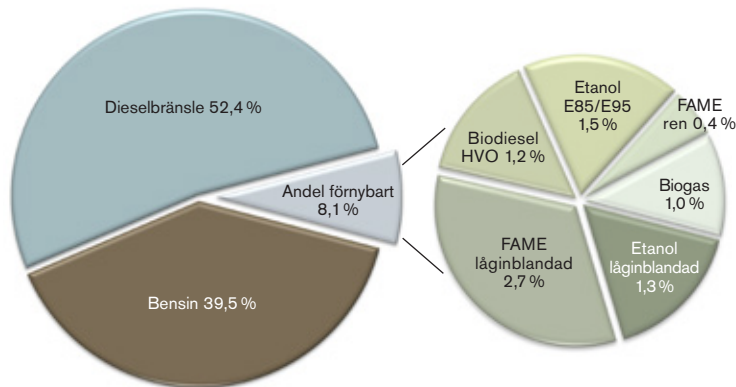
VÄRLDENS TIO STÖRSTA KONSUMENTER AV OLJEPRODUKTER, ETANOL OCH BIODIESEL

(Sverige visas som jämförelse)



Den globala konsumtionen steg med 0,7% 2011 jämfört med 2010. Ökningen var i Asien (2,7%) syd och central Amerika (2,9%) och mellanöstern 1,8% medan USA, Europa, Euroasien samt Afrika minskade sin konsumtion. Den svenska konsumtionen sjönk under 2011 och utgjorde 0,4% av den globala konsumtionen oförändrat sedan 2009. Källa: BP Statistical Review of World Energy.

Klimat- och miljöperspektiv



FÖRNYBARA DRIVMEDEL

Användandet av förnybara drivmedel fortsatte att öka under 2012 och utgjorde på energibas 8,1% av transportbränslena. Andelen låginblandad etanol sjunker med minskade bensinvolymerna. Andelen biodiesel är orsaken till ökningen vilket är en effekt av att HVO volymerna ökat. E85 volymerna är stort oförändrad jämfört med 2011 medan biogasen har ökat. Beräkningen är gjord enligt biodrivmedelsdirektivet 2003/30/EG. Från 2011 ska EU länderna beräkna andelen förnybart i hela transportsektorn enligt förnybarhetsdirektivet 2009/28/EG. Underlag för beräkning av 2012 finns inte vid denna publikations pressläggning.

Källa: SCB kvartalsvisa bränslestatistik, SPBI beräkningar

Koldioxidutsläpp från energi globalt

Preliminära uppgifter från IEA visar att de globala koldioxidutsläppen från fossila bränslen globalt nådde rekordnivåer under 2011 med ca 31,2 Gt CO₂, en ökning med ca 1 Gt eller 3,2 % sedan 2010. Det är från Kina som den största koldioxidökningen kommer, med ca 9 % till 7,9 Gt. IEA menar att chansen minskar att nå 2-graders målet, och ser snarare en ökning av temperaturen med ca 3,6 %, vilket kommer innebära stora konsekvenser för klimat och miljö globalt.

EU-Kommissionens förslag till tillägg till bränslekvalitets- och förnybartdirektiven

Under hösten 2012 lade EU-kommissionen fram ett förslag där man vill begränsa användningen av biodrivmedel från grödor. Detta innebär en förändring av dagens produktionsinriktning som i hög utsträckning utgår från grödor och som är väsentlig för att nå EU:s klimatmål. Tills det blir fastställt hur användningen av framtidens biodrivmedel inom EU får se ut efter 2020, är det rimligt att räkna med färre investeringar inom biodrivmedelsområdet.

Fossiloberoende fordonsflotta

Regeringen tillsatte sommaren 2012 en utredning med namnet Fossiloberoende fordonsflotta 2030. Syftet med utredningen är att klargöra Sveriges möjligheter att bli fossiloberoende till 2030 och definiera vad detta innebär ur en mängd olika perspektiv. Utredningen beräknas vara klar i slutet av 2013.

Färdplan 2050

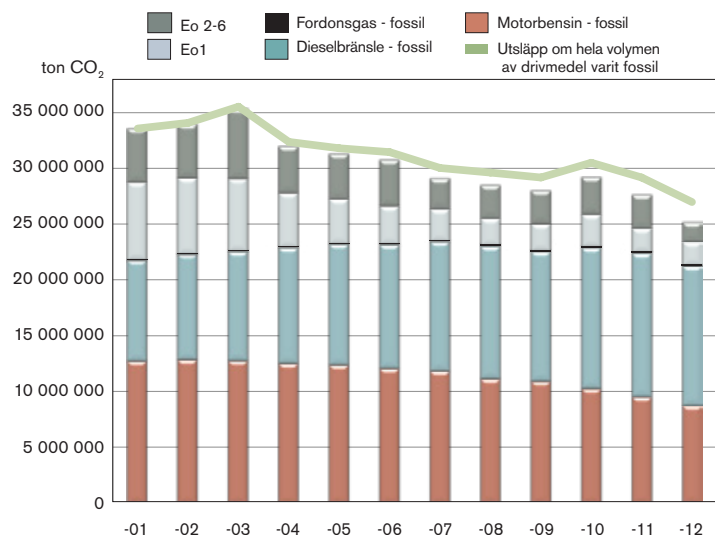
Enligt Regeringen skall Sverige inte ha några nettoutsläpp år 2050. För att komma dit har man tillsatt en utredning som heter "Färdplan 2050". Här samlas experter, bland annat SPBI, tillsammans med Regeringen för att på lång sikt utröna vilka hinder som finns och hur offensivt klimatarbetet måste vara för att nå ända fram till 2050.

Bränslen för transportändamål	Volym 2012 000 m ³	Energi TWh
Bensin	3 710	33,76
Dieselbränsle	4 561	44,70
Etanol låginblandad	191	1,13
FAME låginblandad	251	2,29
HVO	111	1,02
Etanol - E85/ED95	215	1,27
FAME ren	42	0,39
Biogas (Nm3)	83 320	0,82
Totalt		85,37

Beräkningsfaktorer	Energiinnehåll kWh/m ³
Bensin	9 100
Dieselbränsle	9 800
Etanol	5 900
FAME	9 150
HVO	9 170
Biogas (Nm3)	9,7

CO₂ EMISSIONER - FRÅN FOSSILA DRIVMEDEL OCH BRÄNSLEN

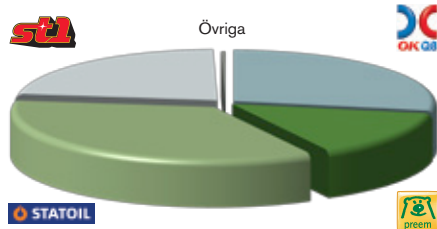
Under 2012 minskade koldioxidutsläppen från fossila drivmedel och bränslen med ca 2,4 miljoner ton jämfört med 2011. Siffran reflekterar minskade volymer för samtliga produkter med undantag för fordonsgasen där andelen naturgas ökat i och med att totalvolymerna (och därmed biogasandelen) har ökat. Om inte biodrivmedel hade ersatt de fossila bränslena skulle koldioxidutsläppen ha varit ca 1,7 miljoner ton högre under 2012. 2012 års utsläpp på 25,3 miljoner ton var därmed nere i nivå med utsläppen 1956. Alla siffror är beräknade efter bränslenas innehåll av fossilt kol.



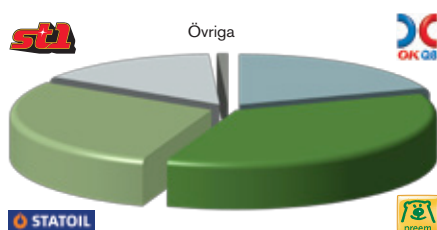


Pris- och försäljningsutveckling

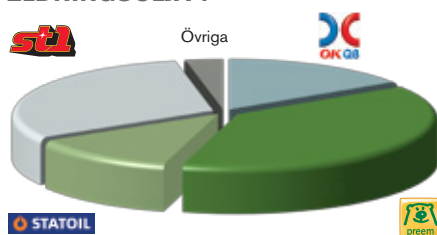
MOTORBENSIN inkl. låginblandad med etanol



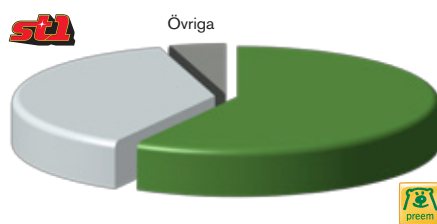
DIESELBRÄNSLE inkl. HVO och biobränsle



ELDNINGSSOLJA 1



ÖVRIGA ELDNINGSSOLJOR



VOLYMER OCH MARKNADSANDELAR 2012

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

Den svenska marknaden 2012

Försäljningsutvecklingen. Även 2012 blev ett år med sjunkande försäljning av drivmedel i Sverige. Totalt sett minskade försäljningen för alla drivmedel med ca 427 tusen m³. Trenden har pågått sedan 2007 då den totala drivmedelsförsäljningen var som högst och då uppgick till 11 291 tusen m³. Det är framför allt två skäl till den minskade försäljningen. Det ena är att kunderna mer och mer efterfrågar energieffektiva bilar och den andra är att bilar med dieselteknik vinner marknadsandel över bilar med tändstiftsmotorer som används till bensin, E85 och fordonsgas.

För Sverige stannade konsumtionen av bensin på ca 3 881 tusen m³ vilket är en nedgång med ca 342 tusen m³ jämfört med 2011. Jämfört med toppåret 1989 har bensinförbrukningen minskat med ca 2 100 tusen m³ eller ca 35 procent. Dieselförsäljningen stod i stort sett still mellan 2010 och 2011 och 2012 på ca 5 500 tusen m³.

Försäljningen av etanolbränslet E85 var i nivå med 2011. Under i stort sett hela året var det en ekonomisk fördel för flexifuelbilanvändarna att tanka E85. Andelen E85-bilar av den totala försäljningen sjönk dramatiskt som en konsekvens av nya regler för tjänstebilsmarknaden. Fordonsgas som bränsle ökade med ca 19 015 tusen Nm³ och uppgick till ca 139 730 tusen Nm³. Andelen biogas i fordonsgasen uppgick till ca 60 procent.

Prisutveckling. Priset på de färdiga produkterna på den svenska marknaden präglas av de internationella prisnivåerna oavsett råvara. Priset på råolja har under 2013 legat högt med ett genomsnittligt pris på ca 111 \$/fat vilket har medfört samma effekt på färdiga produkter. Konsumentpriset på bensin inledde året med att ligga

på 14,78 kronor vilket var lite drygt en krona högre än året innan. Under hösten sjönk priset för att vara som lägst i början av november på 14,28 och året avslutades med ett pris på 14,33 kronor per liter.

Konsumentpriset på E85 påverkas mycket av den säsongsmässiga inblandningsandelen av bensin. Av flera skäl höjs bensinandelen under vinterhalvåret till ca 25 procent medan den typiskt är ca 15 procent på sommaren. Eftersom skatten varierar i takt med bensinandelen blir det en kraftig sänkning på våren med korresponderande höjning på hösten. Världsmarknadspriset på etanol påverkades av relativt dåligt skördeutfall i Brasilien och torka i USA. Följden blev att konsumentpriset på etanolbränslet E85 började året på ett pris på 10,34 kronor per liter. Priset sjönk sedan för att ligga som lägst i mitten på juni på 9,69 för att sedan gå upp i takt med stigande världsmarknadspriser till 10,83 i november månad.

Koldioxidutsläpp. Koldioxidutsläppen från användning av oljeprodukter under 2012, minskade från ca 27,7 miljoner ton till ca 25,3 miljoner ton jämfört med 2011. Jämfört med 1971 är nedgången ca 50 miljoner ton eller ca 66 %. Koldioxidutsläppen från bensin uppgick till ca 8,8 miljoner ton under 2012 en minskning med ca 0,8 miljoner ton eller ca 8 % jämfört med 2011. Även utsläppen från användningen av dieselbränslet minskade och uppgick till 12,5 miljoner ton, en minskning med 0,4 miljoner ton eller ca 3%. Koldioxidutsläppen från användningen av Eldningsolja 1 uppgick till 3,9 miljoner ton under 2012. Det är en minskning från föregående år med 1,3 miljoner ton och med 56,6 miljoner ton från toppåret 1971. Alla siffror är beräknade efter bränslenas innehåll av fossilt kol.

Företag	Motorbensin			Dieselbränsle			Eldningsolja 1			Övr. eldningsoljor			Övr. bränslen		
	Volym	% 12	% 11	Volym	% 12	% 11	Volym	% 12	% 11	Volym	% 12	% 11	Volym	% 12	% 11
OK-Q8	1 084	27,9	28,7	1 058	20,1	18,1	137	16,9	11,7		0,0	0,0			
Preem	552	14,2	14,9	1 922	36,4	38,2	332	41,0	48,1	345	58,2	53,0			
Statoil	1 353	34,9	34,6	1 535	29,1	27,8	104	12,8	13,9		0,0	0,0			
St1	878	22,6	21,7	805	15,3	18,3	263	32,6	25,1	221	37,3	26,1			
Övriga	14	0,4	0,1	-47	-0,9	-2,5	-27	-3,3	1,2	27	4,6	20,9	1 112	100,0	100,0
Volym 2012, total	3 881	100,0		5 273	100,0		809	100,0		592	100,0		1 112	100,0	
Volym 2011	4 223			5 324			837			1 022			1 165		
% förändring	-8,1			-1,0			-3,4			-42,0			-4,6		

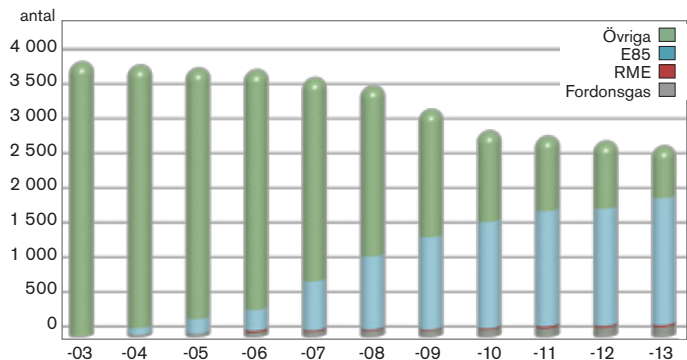
Sverige och Marknaden – utvecklingen av förnybara drivmedel

Övriga biodrivmedel

Det sedan något år introducerade biodrivmedlet HVO (hydrerade vegetabiliska oljor) som är en diesel baserad på bioråvara såldes i ca 111 tusen m³ på den svenska marknaden 2012. Den största användningen var som låginblandning i diesel med upp till 20 procents inblandning. Försäljningen av dimetyleter som startade 2011 fortsätter som test via ett mindre antal försäljningsställen och till speciella fordon. Utöver dessa såldes även 42 tusen m³ ren FAME (Fettsyrametylester).

* Med konsumentpriser menas det av flera bolag publicerade rekommenderade riktpriset för bemannad station. Lokala avvikelser förekommer.

UTVECKLING STATIONSNET

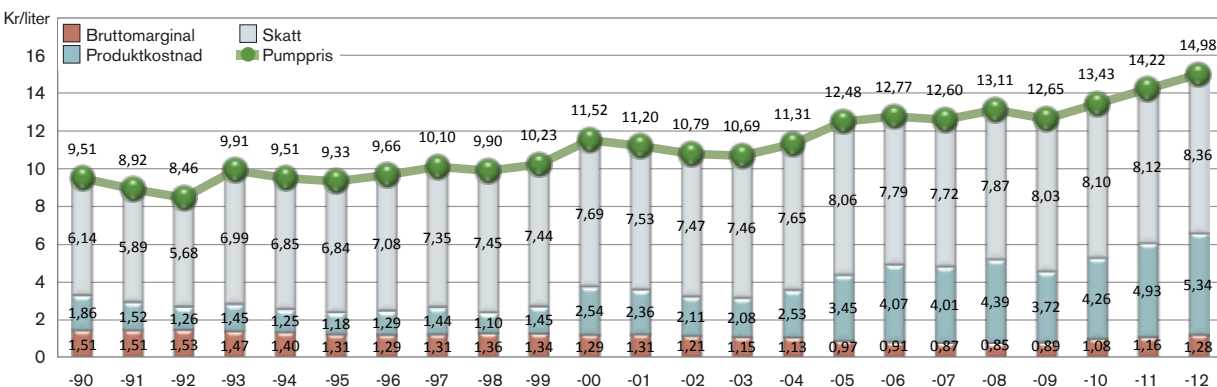


97% av all bensin som såldes under 2012 hade låginblandning av etanol/ETBE och 88% av all diesel som såldes hade låginblandning av FAME/HVO. Utöver att tillhandahålla låginblandad bensin och diesel hade 74% av landets stationer ett förnybart drivmedel i separat pump.

Vid årets slut fanns 2 716 stationer i landet jämfört med 2 786 vid årets början. Till detta kommer ett antal stationer som inte tillhör en etablerad försäljningskedja. Någon samlad statistik finns inte för dessa men SPBI bedömer att de uppgår till ett par hundra totalt. De är oftast etablerade i landsbygd och mindre samhällen.

BENSINPRISER 1990 – 2012, 95 OKTAN, ÅRSMEDEL I 2012 ÅRS PENNINGVÄRDE

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



Intervju med landsbygdsminister Eskil Erlandsson

Ser du en möjlighet för det svenska jordbruket att få ett uppsving i samband med övergången till biodrivmedel?

Jag ser en stor möjlighet! Som jag ser det har de gröna näringarna en nyckelroll att spela i Sveriges energiproduktion och därtill spelar en avgörande roll för att motverka klimatförändringarna. Jag tycker det därför är viktigt att se över vilka åtgärder som kan påskynda omställningen till förnybar energi på ett sätt som kan komma det svenska jordbruket till del. För samtidigt som produktion och användning av förnybar energi bidrar till minskad negativ miljöpåverkan så kan jordbrukets konkurrenskraft stärkas genom möjlighet att energiproduktionen vilket ger fler jobb på landsbygden.

Finns det risk i Sverige för att produktion av biodrivmedel från grödor kan konkurrera ut produktion av livsmedel?

Detta är givetvis en mycket viktig frågeställning. I nuläget är bedömningen att det för svensk del inte bör finnas en målkonflikt eftersom vi idag använder 3 procent av åkerarealen för energiproduktion och att det samtidigt enligt Jordbruksverkets beräkningar finns en halv miljon hektar åker- och betesmark som inte brukades aktivt samt mellan 200-300 000 hektar mark som användes till överodling av vall 2008. Men regeringen kommer naturligtvis att följa denna

fråga och vi måste hela tiden ta till oss av den forskning och analys som görs utifrån frågeställningen.

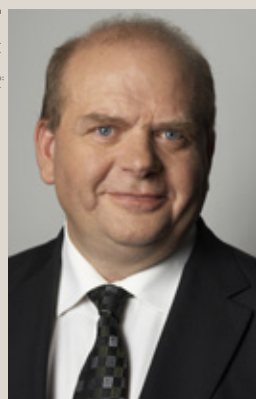
Hur ser du på den debatt om s.k. ILUC (Indirect Land Use Change) effekter som pågår och som belastar vissa biodrivmedel?

Det som förslaget i huvudsak går ut på, nämligen att förbättra de befintliga biodrivmedlens miljöprestanda och främja mer avancerade biodrivmedel är i grunden en bra ambition. Men, det finns som jag ser det vissa frågetecken kring hur och de konkreta förslagen verkligen kommer att främja en sådan utveckling. Exempelvis gäller det förslaget om ett tak för hur stor del av målen som är kopplade till förnybart får uppfyllas med vissa drivmedel. Regeringen vill därför att kommissionen förtydligar varför man gjort detta ställningstagande som inte verkar vara motiverat av klimatpolitiska skäl.

Hur ser du på förutsättningar för produktion av biodrivmedel i Sverige jämfört med andra länder?

Vad jag kan konstatera i detta sammanhang är, som jag nämnde ovan, att det i Sverige finns det goda produktionsförutsättningar då det finns gott om mark som skulle kunna användas för energiodling, bl.a. eftersom vi endast använder ca 3 procent av åkerarealen för energiproduktion.

Foto: Johan Öhman



Eskil Erlandsson
LANDSBYGDSMINISTER

LEVERANSER AV BRÄNSLEN OCH DRIVMEDEL I SVERIGE miljoner m³

Drivmedel och bränsleleveranserna sjönk något under 2012 jämfört med 2011, vädlingen mellan bensin och diesel fortsatte även om dieselvolymerna sjönk något till följd av konjunkturen. 97% av all bensin som såldes i Sverige under 2012 hade låginblandning av biodrivmedel. Motsvarande siffra för diesel låg på 88%. Till detta kommer högiblandade produkter som ren FAME, E85 och ED95.

Källa: SCB, SPBI beräkningar

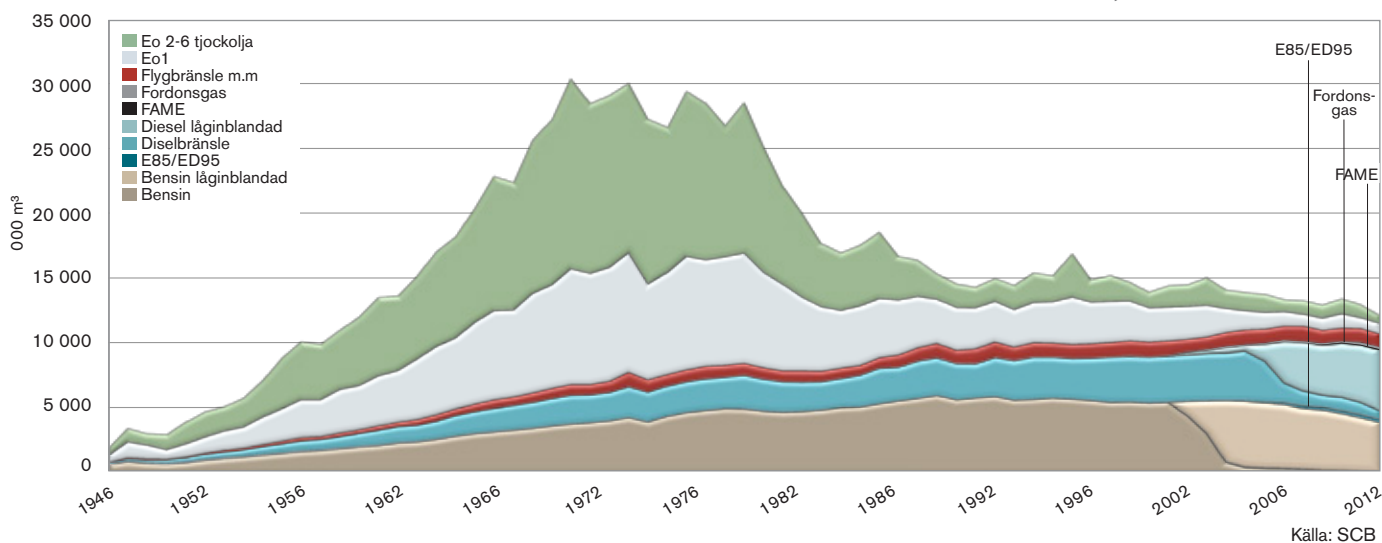
Produktgrupp	2012	2011	2010	2009	1990	1980	1970	1960
Motorbensin - låginblandad	3,78	4,06	4,35	4,61	-	-	-	-
Motorbensin	0,10	0,16	0,20	0,23	5,63	4,75	3,78	2,13
E85/ED95	0,25	0,26	0,22	0,19	-	-	-	-
Dieselbränsle - låginblandad	4,64	4,36	4,12	3,83	-	-	-	-
Dieselbränsle	0,63	0,96	1,04	0,93	2,78	2,46	2,19	1,19
FAME	0,04	0,03	0,02	0,01	-	-	-	-
Fordonsgas, (bensinekvivalent)	0,16	0,14	0,10	0,08	-	-	-	-
Flyg/övriga bränslen	1,11	1,16	1,08	1,11	1,05	0,91	0,88	0,38
Eldningsolja 1	0,81	0,84	1,12	0,93	3,30	7,33	8,88	3,82
Övriga eldningsoljor	0,60	1,02	1,15	1,03	1,80	9,65	14,64	6,02
Summa	12,12	12,99	13,40	12,95	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

LEVERANSER PER PRODUKT OCH FÖRBRUKARKATEGORI '000 M³

Kategori/Produkt	Bensin	Dieselbränsle	E85/ED95, FAME	Fordonsgas (bensinekvivalent)	Flygbränsle	Lättbensin mm	Eo 1	Eo 2-6	Summa -12	Summa -11	12/11 %
Samfärdsel exkl. utrikes sjöfart	3 881	4 930	297	161	1 110		23	50	10 451	10 702	-2,3
Gruvor, mineralbrott och tillverkningsindustri		134					155	335	624	859	-27,4
Övriga näringar						2	252	99	353	294	20,1
En- och tvåbostadshus		0					30	0	30	39	-22,4
Jordbruk, skogsbruk, fiske		139					25	1	164	227	-27,6
Övriga fastigheter		42					248	49	339	542	-37,5
Flerbostadshus		0					16	0	17	21	-21,1
Stat, kommun, landsting, företag inom fjärrvärme och elsektor											
- Kraftverk, gasverk		1				0	7	18	26	33	-20,5
- Kraftvärme- och värmeverk		1					17	39	56	205	-72,5
- Övrigt		26					36	0	63	69	-8,1
Summa inrikes leveranser	3 881	5 273	297	161	1 110	2	809	592	12 125	12 991	-6,7
Utrikes sjöfart		10					273	1630	1 902	1 943	-2,1
Summa totala leveranser	3 881	5 282	297	161	1 110	2	1 081	2 222	14 027	14 934	-6,1

Inrikes leveranser minskade med 6,7% under 2012. Källa: SCB, bearbetning SPBI

Import



Foto: Paul Quant

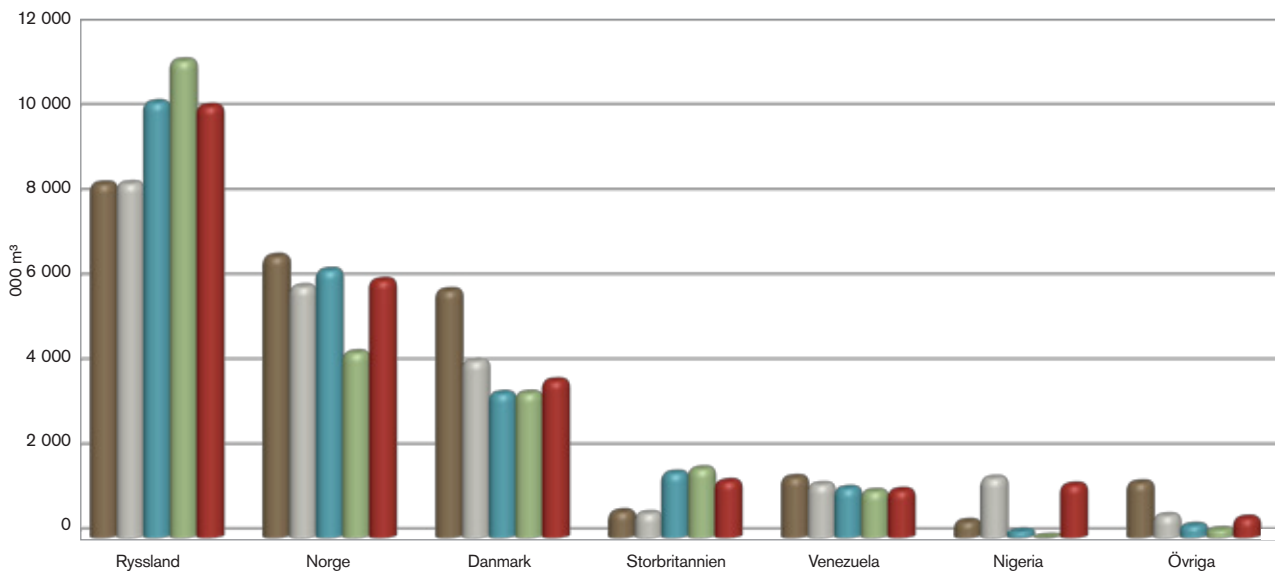
FÖRSÖRJNINGSBALANS ÅR 2012

000 m ³	Tillförsel		Avgång				Differens ^{b)}
	Import ^{a)}	Produktion	Raff. förbrukn.	Leveranser			
				Inrikes	Utr. sjöfart	Export ^{a)}	
Råolja	24 038		24 205			34	-201
Halvfabrikat	665		60			906	-301
Motorbensin	1 568	5 858		3 881		3 773	-228
Lätt-/gasbensin, övr.	501	363	493	2		367	2
Flygbränslen	819	306		1 110		54	-39
Dieselbränsle och Eo 1	2 547	9 785	8	6 364	283	6 265	-588
Övriga Eo	867	5 581	25	2 222	1 630	3 527	-956
Summa	31 005	21 893	24 791	13 579	1 913	14 926	-2 311

^{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 leveransvolymen, uppgift om tillförsel saknas och dessa volymer hamnar därför som en del av differensen.

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 ökade från 21 860 740 m³ 2011 till 24 038 419 m³ under 2012. Sverige tar råolja i huvudsak från Ryssland och Nordsjön.

SPBI:s medlemsföretag den 1 januari 2013

STYRELSEMEDLEMMAR

Lantmännen

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

OK-Q8 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

Statoil Fuel & Retail Sverige AB

118 88 Stockholm
Tel: 08-429 60 00

Nynas AB

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

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

KÄLLOR OCH UPPGIFTER

International Energy Agency: "Oil Market Report"
International Energy Agency: "World Energy Outlook 2012"
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
U.S. Energy Information Administration "Annual Energy Outlook 2013"
RFA 2012 "Ethanol Industry outlook"
www.spbi.se
www.spimfab.se
www.regeringen.se
www.europarl.europa.eu
www.eia.gov
www.sweden.gov.se

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

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



Ulf Svahn
VD



Göran Lindell
BITR. DIREKTÖR



Ebba Tamm
PRODUKT- OCH
MILJÖSPECIALIST



Per Brännström
VD SMC OCH
HMS-ANSVARIG



Sofie Quant
KOMMUNIKATIONSCHEF



Anne Öberg
ADMINISTRATIV ASSISTENT