



**SPBI** *Branschfakta 2014*

## SPBI Branschfakta 2014

## Innehållsförteckning:

VERKSAMHETS BESKRIVNING	
SPBI, SPIMFAB OCH SMC	2
ÅRSKRÖNIKA AV VD	3
VÄRLDEN: MARKNADEN	4
VÄRLDEN: PRODUKTION	6
VÄRLDEN: EFTERFRÅGAN OCH KONSUMTION	8
SVERIGE: INTERVJU MED MILJÖMINISTER LENA EK	9
SVERIGE: ENERGI OCH KLIMAT	10
SVERIGE: PRIS- OCH FÖRSÄLJNINGSPRODUKTION	14
SVERIGE: FÖRSÄLJNING	17
SVERIGE: IMPORT	19
SPBI:S MEDLEMSFÖRETAG	20

## Förklaringar:

MBD	Miljoner fat per dag
MBOE	Miljoner fat oljeekvivalenter
HEKTO-LITER	100 liter
M3	1000 liter
GT	Miljarder ton
%E	Procentuell beräkning på energibas till skillnad från volymbas.
NM3	Normalkubikmeter (1Nm3 fordonsgas motsvarar energimässigt 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 företräda branschen, sprida information och kunskap samt utbilda i frågor som rör branschen. De senaste årens utveckling har medfört att en allt större del av arbetet har kommit att handla om biodrivmedel. Branschen är närmast ensam distributör av dagens biodrivmedel på den svenska marknaden och arbetar för att få ut mer biodrivmedel på marknaden. Flera bolag inom branschen arbetar med produktion av biodrivmedel. 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. SPBI är även drivande i såväl svenskt som internationellt standardiseringsarbete.

Områden som SPBI arbetar med är bland annat teknisk funktionalitet, miljö och säkerhet och driftrelaterade frågor kring användningen av drivmedel, flytande bränsle, bitumen och smörjmedel såväl ur ett logistik- som ett användarperspektiv. 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](http://www.spbi.se) kan man ta del av blogg, debattinlägg, pressmeddelanden, nyhetsbrev, informationsfilmer och remissvar. Här finns även information och statistik om priser, försäljning m.m. SPBI producerar även 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 undersöka och i förekommande fall på ett professionellt sätt ta hand om petroleumföroreningar 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 miljökonsulter och entreprenader. Läs mer på [www.spimfab.se](http://www.spimfab.se)

## SMC – SLÄCKMEDELSCENTRALEN AB

Dåvarande bensinbolagen i Sverige bildade 1994 företaget Släckmedelscentralen, SMC AB. Syftet var att på ett effektivt sett leva upp till de nationella krav som ställs på bolagen kring brandsäkerhet. Det är sällsynt med bränder på olje- och etanoldepåer och cisterner. Den enda hittills i Sverige inträffade 1956 men det inträffar varje år i ett globalt perspektiv. Säkerhetsarbetet är viktigt och det finns beredskap varje dag dygnet runt. För att kunna hantera en stor brand, har SMC avtal med räddningstjänsterna i Stockholm, Göteborg, Malmö och Sundsvall för den operativa verksamheten. I Sverige finns ca 200 specialutbildade brandmän och ca 30 stycken teamchefer, med kompetens inom taktik och strategi vid cisternbränder.



**S**om många med mig förutspått var 2013 åter ett år med en lugn prisutveckling på den internationella oljemarknaden. Priserna gick upp och ned i takt med mindre fluktuationer och geopolitiska händelser men slutade på en genomsnittlig nivå på 108 dollar per fat. Det är en liten nedgång i förhållande till 2011 och 2012 som båda slutade på ca 111 dollar per fat. Det speglar förhållandena på marknaden just nu. Nordamerika med framför allt ökad produktion av skifferolja men även ökande utvinning av råolja från oljesand i Kanada medförde att efterfrågan på OPEC-ländernas produktion, det som i dagligt tal brukar kallas call on OPEC, sjönk mot slutet av året. Även inom OPEC har det hänt en del. Irak fortsätter att öka sin produktion och ligger nu över 3 mbd (miljoner fat per dag) för första gången på många år. Sanktionerna mot Iran har fört med sig att produktionen där har minskat och Irans bidrag via exportvolymerna ligger nu runt 1 mbd. Även Libyen har haft problem under året och var ett tag nere i 0,2 mbd. Den stora buffertnationen har varit Saudiarabien som med sin reservkapacitet och uttalade roll som balansaktör har såväl ökat som minskat sina volymer i takt med behovet och har producerat runt 10 mbd. Även om de senaste prognoserna från USA inte pekar på total självförsörjning på oljesidan kommer volymerna stiga även under 2014. Något som förväntas även när det gäller Kanada och Brasilien. Mot den bakgrunden måste det till speciella händelser för att rubba en lugn prisutveckling även under 2014.

De förnybara produkterna globalt, har haft en svacka mot bakgrund av den ekonomiska utvecklingen och känner fortfarande av efterdyningarna. USA som är världens största producent och konsument av etanol är en nyckelmarknad. Där har man nu uppnått ca 10 procents inblandning av etanol i bensinen och för att komma vidare krävs att fordonsparken byts ut till tåla högre inblandning. Vidare finns det starka krafter som drar

*”Glädjande i ett svenskt perspektiv är att andelen av biodieseln HVO stiger även under 2013.”*

mot cellulosebaserade och andra avancerade biodrivmedel i den framtida utvecklingen. Investeringarna i Brasilien som måste till för att öka produktionen har fortsatt en lugn tillväxt. I Europa har kommissionen svängt kraftigt vilket skapar stor osäkerhet. Efter att de pågående förhandlingarna har förts till ett slut finns det sannolikt med ett tak för konventionella biodrivmedel i direktivet. Det för med sig stora svårigheter för medlemsstater och drivmedelsdistributörer i Europa att nå de mål som kommissionen har satt upp till 2020. Inriktningen är

även här att öka andelen avancerade biodrivmedel och de styrmedel som diskuteras såväl på EU-nivå som på nationell nivå har den inriktningen. I sin årligen publicerade bok om energi, World Energy Outlook, har IEA justerat ned prognosen något för biodrivmedelsanvändningen till 2035 och landar på 4,1 mbd. IEA tror även de på en ökning av de avancerade biodrivmedlen till en 20 procentig andel till 2035. För att allt detta skall bli verklighet måste flera av de många utvecklingslinjer för nya biodrivmedel bli av. Många är på forskningsstadiet fortfarande och världen kommer att vara beroende av grödebaserade biodrivmedel under många år för att inte säga årtionden framöver.

Glädjande i ett svenskt perspektiv är att andelen av biodieseln HVO (Hydrerade Vegetabiliska Oljor) stiger även under 2013. Då etanolanvändningen minskar på grund av både minskad bensinförsäljning och etanolbränslet E85 är det just HVO som ser till att andelen ökar till rekordhöga 9,8 %.

2013 lade den sedan halvtannat år pågående utredningen om en Fossiloberoende fordonsflotta fram sitt resultat. Utredningen är ett smörgåsbord av olika förslag som kommer att debatteras och analyseras framöver. Vad som i slutändan kommer att leda till skarpa förslag får framtiden utvisa. Inte minst är det beroende av vad som sker efter de val som kommer under 2014 och gör att året kallas för supervalåret.

Under 2012 kom den Europeiska raffinaderinäringen i blickfånget efter en uppmärksammas konkurs. Svårigheterna kvarstår och accentueras bl.a. mot bakgrund av de kraftigt sjunkande energipriserna i USA. Kommissionen har börjat arbeta med frågan och en så kallad "fitness check" skall göras på industrin under 2014. För Sveriges del är detta av stort intresse då Sveriges raffinaderiindustri är en betydande exportindustri som dessutom tydligt har visat på möjligheterna att öka produktionen av biodrivmedel inom ramen för den ordinarie verksamheten. Raffinaderierna kommer därmed vara en del i omställningen till ett kolsnålt samhälle och förtjänar uppmärksamhet från samhällets sida.



## DEN GLOBALA MARKNADEN

I Daegu i Sydkorea höll World Energy Council sin var tredje år återkommande kongress 2013. De stora globala trenderna handlar om de fossila energiformernas dominans. Inte minst utifrån de stora behov som finns i utvecklingsländerna. Naturgas förväntas ta marknadsandelar framöver, inte minst mot bakgrund av skiffergasutvinningen, men även kol och olja ökar. För oljans del innebär det en minskad totalandel där ökningen helt kommer ifrån transportsektorn. De förnybara energiformerna förväntas öka procentuellt mest framöver, trots att utgångsnivåerna är låga tar de förnybara andel på de fossila som ändå beräknas ligga någonstans kring 75 % 2035. Det stora samtalsämnet på den förnybara sidan var solkraft i olika former medan vindkraften var relativt osynlig.

För tredje året i rad utvecklades den internationella olje-marknaden lugnt under året. Inga stora geopolitiska eller andra händelser satte kraftfulla avtryck på marknaden. Den pågående konflikten i Syrien, efterföljande konflikt i Libyen och etniskt relaterade konfliktyttringar i Nigeria har naturligtvis påverkat men inte påtagligt. Tydligt avtryck har den fortsatta produktionen av okonventionella råoljor från Nordamerika givit. USA:s produktion av råolja stiger även under 2014 och förväntas uppgå till ca 8 mbd vid årsskiftet. En ökning som i praktiken är att hänföra till skifferoljeutvinning. Även Kanada har ökat utvinningen under 2013 vilket gör att icke OPEC länder har ökat såväl sin utvinning som andel av totala utvinningen under 2013. Något som förväntas fortsätta in i 2014 med ett call on OPEC som därmed minskar. Detta kan i sin tur bli problematiskt för OPEC då såväl Iran som Irak vill öka sina

produktionsvolymerna under 2014. För att få plats med det måste andra länder minska sin del.

OECD-länderna hade fortsatt en svag utveckling i energiförbrukningen även under 2013 bl.a. som en konsekvens av den svaga ekonomiska utvecklingen. Tillväxten fanns att hämta i de asiatiska länderna med Kina i spetsen i linje med de senaste årens trend. Användningen av olja i OECD-länderna ökade dock lite oväntat något under tredje kvartalet 2013 vilket drog upp helårssiffran till i nivå med 2012. Trots det förväntas det bli en liten minskning under 2014 som även fortsätter framöver, även om det finns variationer mellan länderna.

Biodrivmedelsmarknaden ökade med ca 0,1 mbd under 2013 och nådde 2,0 mbd och står för ca 3 % av den globala användningen av drivmedel. En siffra som förväntas stiga till 8 % till 2035. Det är en förändring i förhållande till 2012 då dåliga skördar i USA och den allmänt svaga ekonomin ledde till ett stillastående jämfört med året innan. Det är framför allt USA och majsbaserad etanol som bidrar till ökningen. Diskussioner kring styrmedel pågår i såväl USA som Europa och skapar osäkerhet kring utvecklingen framöver. Av den globala konsumtionen av biodrivmedel står etanol för ca 75 % av användningen och förväntas bibehålla sin dominans framöver. De avancerade biodrivmedlen har fortfarande inte slagit igenom utan de grödebaserade står fortsatt för mer än 95 % av den totala produktionen.

Den Europeiska handeln med färdiga oljeprodukter fortsätter enligt den trend vi sett de senaste åren. Statistiken är visserligen inte yngre än 2011 men minskningen i bensinförsäljningen till USA och ökningen av destillatimport från

USD/Fat




### RÅOLJEPRISUTVECKLING

Brent började året på 113 dollar per fat och kostade i genomsnitt 110 dollar per fat under december. Jämfört med 2012 har pris-skillnaderna under året varit mindre vilket reflekterar en lugnare marknad.

På SPBI:s hemsida [www.spbi.se](http://www.spbi.se) hittar du den senaste tidens utveckling av Brent priset.

Källa: OPEC Bulletin

■ Brent  
■ WTI



” Den Europeiska handeln med färdiga oljeprodukter fortsätter enligt den trend vi sett de senaste åren. ”

Ryssland ökar. De nya avsättningsmarknaderna för Europas överskottsbensin är i Afrika och Asien. Från att ha legat på 22 % av 15 000 ton år 2000 till marknader utanför USA och EU, var den uppe i 61 % av drygt 40 000 ton 2011. Importen av Jet fuel har minskat något men ligger fortfarande runt 30 %. Även importen av, diesel och eldningsolja, är påtaglig och utgör ca 12 % av konsumtionen eller drygt 30 miljoner ton per år.

#### PRISUTVECKLING

Det lugn i prisutvecklingen som startade 2011 och pågick genom hela 2012 har fortsatt även under 2013. På råoljesidan blev det en liten nedgång jämfört med 2012 på ca 3 \$/fat till 108 \$/fat. Spannet höll sig mellan den högsta nivån för året på 119 \$/fat den 8 februari och den lägsta nivån för året på ca 98 \$/fat den 17 april. Resten av året låg priset strax över 100 och pendlade fram och tillbaka. Detta trots att såväl Libyen som Nigeria haft störningar på grund av inrikesproblem under året samt att konflikten i Syrien fortsatt med oförminskad intensitet. Överenskommelsen mellan Iran och västvärlden ledde inte omedelbart till en ökad export från Iran men kan tänkas göra det under 2014 om förhandlingarna fortsätter ge resultat. Frågetecknet inför 2014 är om OPEC klarar av att hantera sitt behov av att minska produktionen för att hålla upp priset på nivån 100 plus. Här är som vanligt Saudiarabien den viktigaste spelaren med den största kapacitetsreserven. Översatt till kronor per liter ger det ett genomsnittspris för 2013 på 4,4 att jämföras med 4,8 kr per liter för 2012.

Produktpriserna följde i stort råoljehuset under 2013 då utvecklingen på raffinaderimarknaden var lugn utan den

turbulens som utlöstes av konkursen i Petroplus i början av 2012. Bensinpriset slutade på ett genomsnittspris på 980 \$/ton med sitt lägstapris den 5 november på 901 och högstapris redan i februari på 1111 \$/ton. Med ett genomsnittligt dollarpris på 6,51 kronor blir det 4,78 kr per liter i genomsnitt. En nedgång från år 2012 och i paritet med 2011.

Dieselpriset följer inte samma säsongsmässiga utveckling som bensinen utan är mer kopplad till den ekonomiska utvecklingen. Dieselpriset stannade på ett genomsnittspris för året på 945 \$/ton med en högstanivå på 1038 i början av februari. Lägsta priset kom redan i slutet av maj och låg på 807 \$/ton. Genomsnittspriset på dieseloljan blir därmed 5,01 kronor per liter under 2013. Det är även det en minskning i förhållande till 2012 och nära nivån för 2011.

Biodrivmedlen följer inte samma mönster som de fossila gör av förklarliga skäl. Inte minst är skördesituationen för råvaran samt alternativ användningen faktorer att räkna med. Etanolpriset uppgick till ca 67 €/hl i genomsnitt för 2013 vilket är något lägre än de 70 som blev snittet för 2012. I svenska kronor i bensinekvivalenttermer blir det 8,9 kronor per liter, en minskning jämfört med 2012. Etanolpriset har påverkats av lägre spannmålspriser under 2013 p.g.a. bättre skördar på flera håll i världen samt att USA har nått sitt blandningstak på 10 % i vanlig bensin.

För FAME var utvecklingen lugn under året. Genomsnittspriset hamnade på 1235 \$/ton med ett högstapris i maj på 1339 och ett lägstapris i juli på 1131. Med hänsyn taget till det något lägre energiinnehållet i FAME jämfört med diesel blir genomsnittspriset för 2013 ca 7,0 kronor per liter.



## ENERGIPERSPEKTIVET

De globala handelsvägarna för energi, import och export håller till viss del på att förändras globalt. Tekniker för att ta upp olja, exempelvis utvinning av oljekällor på djupt vatten, skifferolja och oljesand påverkar omfattningen av hur mycket olja som man beräknar finns kvar att utvinna. Även exporten av produkter globalt påverkas av detta, då vissa länder som exempelvis USA beräknas bli i stort självförsörjande och inte importera bensin i någon större mängd från Europa.

## OLJEPRODUKTION

Ett råoljepris som enligt IEA stadigt stiger till 128 dollar per fat till 2035 främjar utvinningen av okonventionell utvinning, som igen gjort USA till en av världens största oljeproducenter. Ökningen i oljeproduktionen från okonventionella källor samt ökningen av naturgasvätskor möter den globala efterfrågan på olja som beräknas öka med 14 mbd och nå 101 mbd till 2035. Produktionen av konventionell råolja förväntas därmed minska till 65 mbd.

Efterfrågan på olja globalt enligt IEA:s New Policies Scenario ökar från 90,1 mbd 2012, till 101,4 mbd 2035. Fram till 2020 är det en genomsnittlig efterfrågeökning med ca 1 mbd per år. Efter 2020 till 2035 förväntas ökningen minska till i snitt 400 kbd per år. Minskningen efter 2020 beror främst på politiskt fokus på energieffektivitet samt ett skifte i drivmedel inom OECD-länderna där konsumtionen av olja minskar för att 2035 vara hälften av dagens konsumtion.

OPEC:s tidigare roll att svara upp mot världens behov av olja minskar under de kommande 10 åren genom att USA ökar produktionen, oljesandsutvinning i Kanada, djuphavsborrning i Brasilien och genom ökad del av naturgasvätskor från hela världen. Runt 2025 kommer enligt IEA, produktionen utanför OPEC åter att minska och länderna i Mellanöstern står för den större delen av ökningen av den globala oljeproduktionen.

På grund av Brasiliens nya fyndigheter i havet förväntas landets oljeproduktion tredubblas och uppgå till 6 mbd 2035. Brasilien förväntas stå för en tredjedel av nettotillväxten av den globala oljeproduktionen och detta innebär att landet blir världens sjätte största oljeproducent. Även gasproduktionen förväntas öka med så mycket som fem gånger och kommer klara landets egna behov till 2030. Ökningen i produktionen av både olja och gas är beroende av komplex och kapitalintensiv djupvattenutvinning med stora investeringar.

## BIODRIVMEDELSPRODUKTION

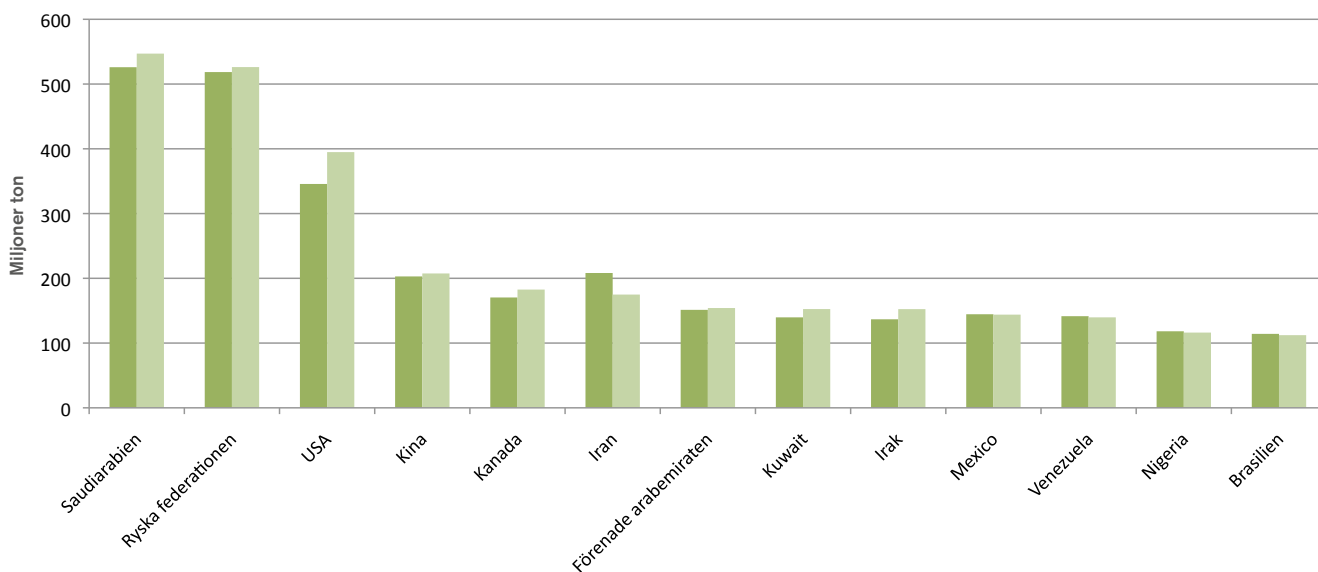
Den globala biodrivmedelsproduktionen mer än dubblades mellan 2006 och 2010, pådriven av stödjande styrmedel i Brasilien, USA och EU, men under 2011 och 2012 har den stannat upp. Den lägre produktionen beror enligt IEA delvis på den politik som förs. Den minskade etanolproduktion i USA och Brasilien beror även på sämre skördar, brist på råvara och höga råvarupriser. I Europa har biodieselproduktionen påverkats negativt av höga råvarupriser, låga marginaler och konkurrens utanför Europa.

## VÄRLDENS STÖRSTA RÅOLJEPRODUCENTER

Oljeproduktionen ökade med 2,2% under 2012 jämfört med 2011. Saudiarabien och Ryssland svarade tillsammans för drygt 26% av den globala produktionen. USA ökade med nästan 14% genom den ökade utvinningen av skifferolja och bidrog med nästan 10% av den globala produktionen.

■ 2011  
■ 2012

Källa: BP Statistical Review of World Energy



De två största etanolproducenterna i världen är USA och Brasilien där USA dominerar med ca 50 % av den globala produktionen. USA är även världens största etanolkonsument för drivmedelskonsumtion. Man har implementerat E10 i princip i hela USA och diskussion om E15 har startat. Den amerikanska etanolindustrin har vuxit starkt de senaste årtiondena och 2012 fanns det 211 etanolanläggningar i 29 stater med en årlig kapacitet på ca 56 Mm<sup>3</sup>. Under 2012 producerade USA ca 50 Mm<sup>3</sup> etanol.

Dock var 2012 första året med en tillbakagång i produktionen vid jämförelse med året innan och etanolexporten sjönk till ca 2,7 Mm<sup>3</sup>. Detta till stor del på grund av den torra som drabbade USA. Prognoserna för kommande år är dock en ökad etanolexport från USA. Kanada var under 2012 den största importören av amerikans etanol. Liksom i USA har man i Kanada implementerat en standard för förnybara bränslen, som hjälper till att driva på efterfrågan på etanol.

Brasiliens energisektor kommer att fortsätta vara en av de mest kolsnåla i världen, trots större tillgång till och användande av fossila drivmedel. När det gäller transportsektorn är Brasilien världens näst största biodrivmedelsproducent och produktionen som främst kommer från sockerrörsetanol kommer att tredubblas. Det finns passande odlingsområden som är tillräckliga för att rymma den ökningen, utan att göra intrång på miljömässigt känsliga områden. 2035 förväntas biodrivmedel från Brasilien stå för en tredjedel av den inhemska efterfrågan på drivmedel till vägtransporter och nettoexporten förväntas stå för 40 % av den globala biodrivmedelshandeln.

## DE STÖRSTA RESERVERNA

*Proved reserves vid utgången av 2012. Med proved reserves avses generellt volymer som i framtiden kan utvinna med idag känd teknik och dagens ekonomiska förutsättningar.*

*Källa: BP Statistical Review of World Energy*

	Miljarder ton	Andel av total	R/P ratio antal år
Venezuela	46,5	17,8%	>100,0
Saudiarabien	36,5	15,9%	63,0
Kanada	28,0	10,4%	>100,0
Iran	21,6	9,4%	>100,0
Irak	20,2	9,0%	>100,0
Kuwait	14,0	6,1%	88,7
Förenade arabemiraten	13,0	5,9%	79,1
Ryska federationen	11,9	5,2%	22,4
Libyen	6,3	2,9%	86,9
Nigeria	5,0	2,2%	42,1
US	4,2	2,1%	10,7
<b>Summa</b>	<b>207,2</b>	<b>86,9%</b>	<b>--</b>
<b>Hela världen</b>	<b>235,8</b>	<b>100%</b>	<b>52,9</b>



### EKONOMI OCH ENERGI

Betydande regionala skillnader i energipriser världen över har gett upphov till en diskussion om energins betydelse för ekonomisk tillväxt. Råoljepriset har legat på en relativt likartad hög nivå globalt, ca 110 dollar per fat sedan 2011, medan andra typer av bränslen fluktuerat mer geografiskt. Priset på el varierar globalt där Japanska och Europeiska genomsnittliga konsumenter betalar mer än dubbelt så mycket som i USA. I många länder och inom många sektorer är energidelen en liten del vid kalkyleringen av konkurrenskraft, medan energikostnader kan vara en mycket viktig parameter för energiintensiva industrier som exempelvis kemi, stål, järn, papper och oljeraffinering. I IEA:s centrala scenario "New policy scenario" minskar skillnaderna i pris på naturgas och el, men fortsätter att vara stora fram till 2035. USA förväntas öka sin export av energiintensiva varor, vilket också ger en indikation på sambandet mellan låga energipriser och framtida industriproduktion. Europa och Japan förväntas däremot minska sin export av energiintensiva varor med ca en tredjedel.

Enligt IEA finns det stor potential att arbeta mer med att öka energieffektiviteten, vilket kommer att bidra till att stärka den lokala konkurrenskraften. Enligt "New policy scenario" är bara en tredjedel av den totala potentialen utnyttjad och det behövs åtgärder för att bryta ner investeringsbarriärerna

i energieffektivitet. Detta inkluderar att fasa ut bidrag till fossila drivmedel globalt som enligt IEA uppskattas till 544 miljarder dollar under 2012.

### KONSUMTION AV BIODRIVMEDEL

Biodrivmedelskonsumtionen förväntas enligt IEA öka till 4,1 mbd 2035. 2035 utgör biodrivmedelsdelen för transportbränslen globalt ca 8 %. USA, Brasilien, EU och Kina står då för ca 80 % av efterfrågan av biodrivmedel. Avancerade biodrivmedel får en större marknad efter 2020 och förväntas stå för ca 20 % av biodrivmedelsproduktionen 2035.

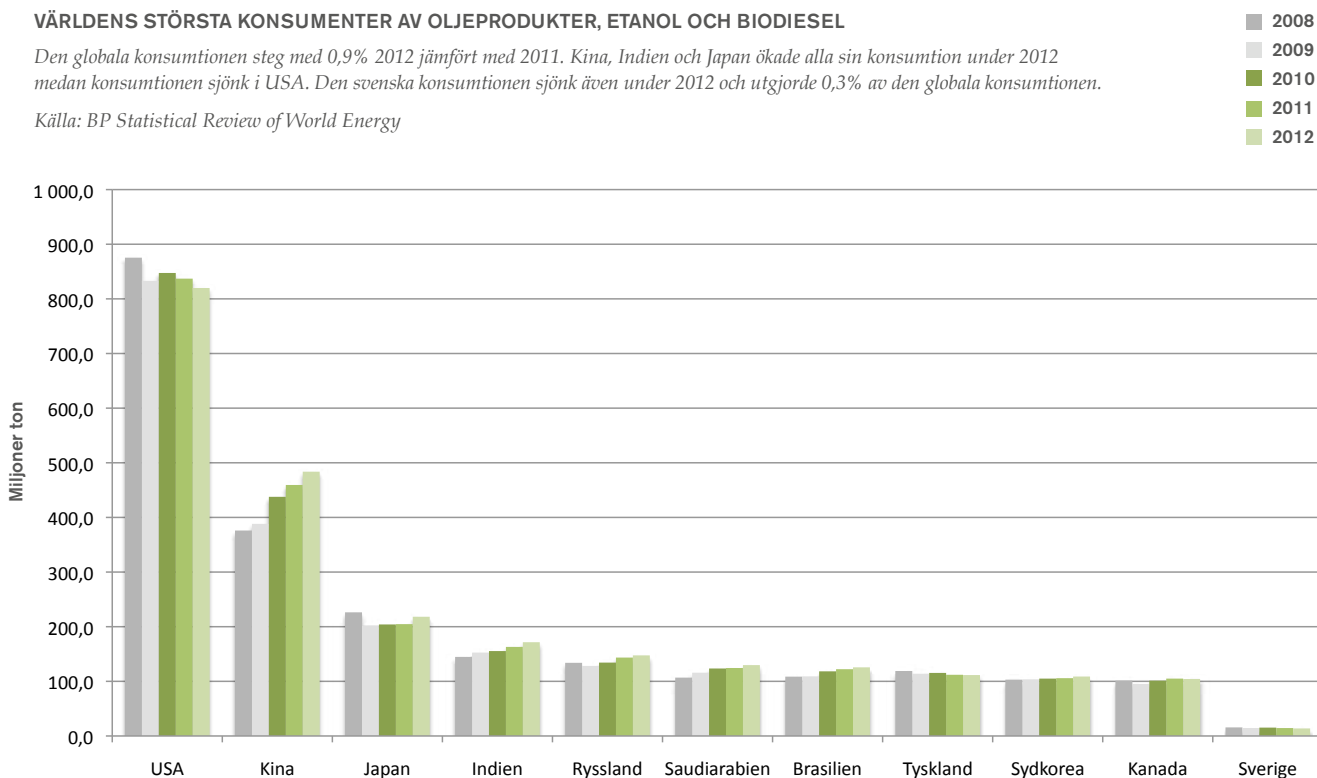
Etanol fortsätter att vara det dominerande biodrivmedlet och utgör 2035, ca 75 % av de globala biodrivmedlen. Konsumtionen av biodiesel för vägtransporter förväntas mer än tredubblas och vara 1,1 mbd 2035. Fram till 2035 förväntas USA tillsammans med Brasilien, EU, Kina och Indien stå för 90 % av den globala efterfrågan på biodrivmedel, främst beroende på utformad politik som driver i den riktningen.

USA fortsätter att vara den största marknaden för biodrivmedel, pådrivet av Renewable Fuel Standard mot 2022 och förväntad support av biodrivmedel därefter, med en konsumtion som ökar från 0,7 mboe/d till 1,5 mboe/d till 2035. 2035 förväntas biodrivmedel även utgöra 15 % av transporternas energi i USA.

### VÄRLDENS STÖRSTA KONSUMENTER AV OLJEPRODUKTER, ETANOL OCH BIODIESEL

Den globala konsumtionen steg med 0,9% 2012 jämfört med 2011. Kina, Indien och Japan ökade alla sin konsumtion under 2012 medan konsumtionen sjönk i USA. Den svenska konsumtionen sjönk även under 2012 och utgjorde 0,3% av den globala konsumtionen.

Källa: BP Statistical Review of World Energy





Brasilien kommer även fortsättningsvis att vara den näst största producenten av biodrivmedel och ha en större andel biodrivmedel i transportbränslena än övriga länder globalt. För Europas del ökar användningen av biodrivmedel 3 gånger om, till 0,7 mboe/d till 2035 och utgör då 15 % av energin i transportsektorn.

Om man tittar på de globala handelsströmmarna av etanol, ligger Kanada och EU i täten. Andra länder som importerar mycket är Nigeria, Filippinerna, Jamaica, Singapore, Japan, Sydkorea, Taiwan, Oman och Arabemiratet. Dessa står för 90 % av den totala importen av etanol på global nivå.

Brasiliens överflöd av olika energiresurser understödjer den 80 procentiga ökningen i energianvändning, inklusive utbyggnad av tillgänglighet av el för hela landet. Den ökande energikonsumtionen drivs främst av den ökande medelklassens behov av energi som leder till ökad tillväxt.

## KONSUMTION AV OLJA

Behovet av mobilitet genom transporter och stark efterfrågan från den petrokemiska industrin gör att oljekonsumtionen fortsätter den uppåtgående trenden fram till 2035, därefter minskar ökningstakten. Minskningen av oljeanvändningen inom OECD fortsätter. Runt 2030 övertar Kina, USA:s roll som den största konsumenten av oljeprodukter globalt och ungefär samma tid beräknas Mellanöstern gå förbi Europa i oljekonsumtion. Den förändrade efterfrågekartan understryks även av Indien som beräknas bli den enskilt största källan till ökad efterfrågan av olja efter 2020. Konsumtionen av olja koncentreras främst till två områden vid 2035; transporter och petrokemi. Behovet av olja för transporter förväntas öka med 25 % till 59 mbd till 2035.



Lena Ek

### INTERVJU MED MILJÖMINISTER LENA EK

**EU:s nya miljö- och klimatmål till 2030 är färre än de som tidigare formulerats. Vilka för- och nackdelar ser du med det?**

För det första är inte besluten fattade ännu. Jag jobbar hårt för att driva på EU. Senast i förra veckan satt jag ordförande för Green Growth

Group, 13 EU-länder. Målet var att ena dessa progressiva länder för att stödja Sveriges krav på att EU sätter högre målsättning för utsläppsminskningar och för ett nytt mål för förnybar energi. Storbritannien ville från början inte ha några mål alls när det gäller förnybart. Så det var faktiskt rätt skönt att vid presskonferensen under eftermiddagen kunna presentera en gemensam kommuniké från dessa 13 länder, Green Growth Group, med krav på att utsläppsminskningarna ska minska med minst 40 procent. En ökning gentemot Kommissionens förslag men inte lika högt som det mål Alliansen vill att EU ska sätta. Vi är också eniga om att andelen förnybar energi ska uppgå till minst 27 procent inom EU.

**Arbetet med att nettoutsläppen skall var 0 till 2050 är en fråga som du var väldigt ambitiös med i början av det arbetet. Hur ser målbilden och tidsplanen för detta ut idag?**

Regeringen arbetar fortfarande med frågan. Vi har tagit in ytterligare underlag från myndigheter och experter för att få ett bra beslutsunderlag. Det här är en stor och svår fråga som kräver ett gediget arbete. Vi kommer att återkomma med närmare besked i frågan under våren.

**Vilka är de största svårigheterna och utmaningarna som du ser det idag, att nå målet om att nettoutsläppen skall vara 0 till 2050?**

Idag är det ju transportsektorn som står för de största utsläppen. Här finns förstås stora utmaningar men utvecklingen går fort och tekniska lösningar finns redan på många av utmaningarna. Här gäller det att de blir konkurrenskraftiga och det kan vi bidra till med politiska styrmedel. Här är jag optimist. Svårare är det att hitta lösningar som radikalt kan minska utsläppen från processindustrier som stål och cementindustrin. Där fordras nya tekniska lösningar som vi idag inte har. Vi behöver mer forskning och utveckling. Inom Jordbruket finns också svåråtkomliga utsläpp. Vi vill kunna fortsätta äta kött och dricka mjölkprodukter och även med det svenska jordbruket som ligger i framkant är det vissa utsläpp (från kreaturans matsmältning och från gödselhantering och jordar) som är svåra att se hur man helt ska kunna undvika.

**Miljö, hållbarhet och konkurrenskraft är viktiga begrepp för näringslivet och som i ett globalt handelsperspektiv inte alltid går hand i hand. Hur löser man att företag i Sverige både skall uppfylla miljöaspekter och arbeta hållbart och samtidigt vara konkurrenskraftiga på den globala marknaden?**

Att ha en hållbar produktion är nödvändigt och kommer att bli allt mer viktigt för att alla kunna konkurrera på den globala marknaden. Jag ser alltså inget motsatsförhållande här och vi ser hur fler och fler stora internationella företag inser detta. Samtidigt är det förstås viktigt att vi arbetar vidare inom EU och internationellt för ett gemensamt ambitiöst regelverk och miljökrav.

## EU:S 2030 MÅL

I januari 2014 släppte EU-kommissionen sitt förslag till mål för perioden fram till 2030. Målet är en minskning av koldioxidutsläppen jämfört med 1990 på 40 %. Utöver det sätts även ett mål för användningen av förnybar energi på 27 %. Utsläppsmålet delas mellan de sektorer som är med i utsläppshandelssystemet ETS och de som inte är med i den handlande sektorn. Bördefördelningen mellan medlemsstaterna kommer att ske för den icke handlade sektorn. Målet på 27 % förnybar energi ses snarast som ett medel för att nå 40 % utsläppsminskning och kommer inte att bördefördelas.

## EU:S INFRASTRUKTURDIREKTIV

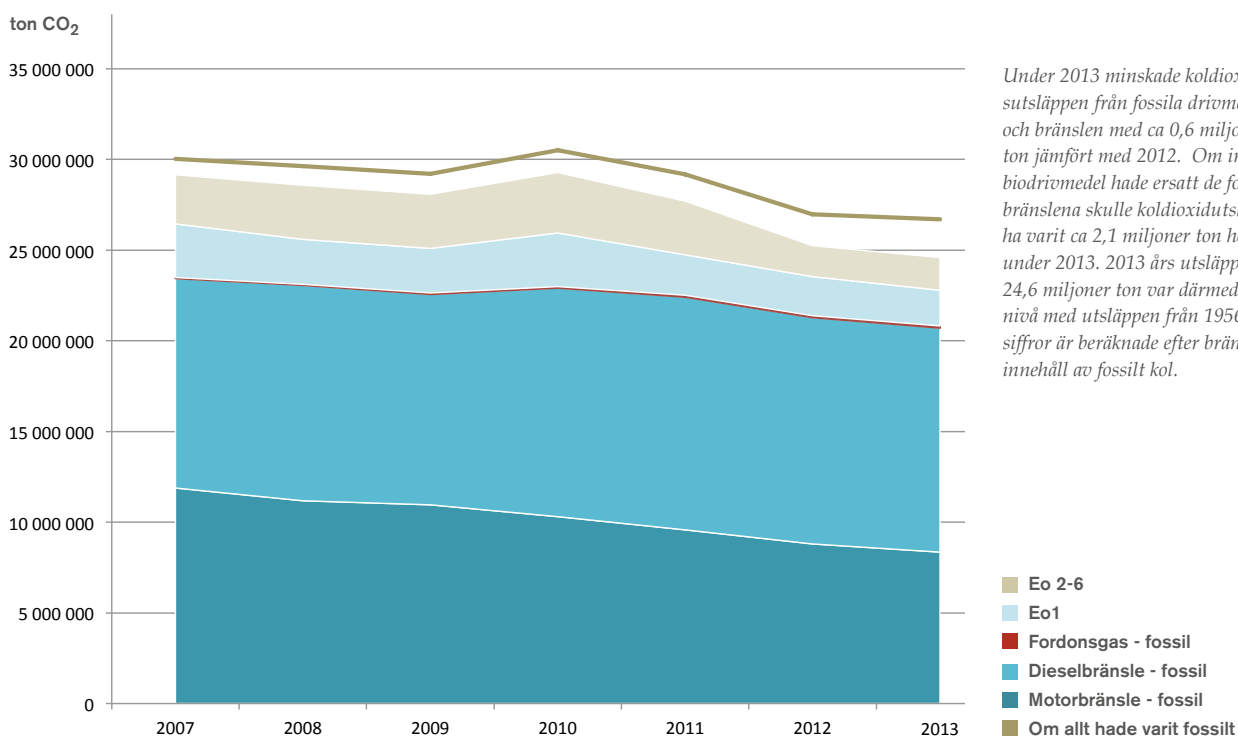
Kommissionens förslag till Infrastrukturdirektiv innebär att medlemsländerna skall bygga upp en infrastruktur med laddningsstationer för elbilar och tankningsstationer för naturgas och vätgas senast 2020. Enligt förslaget skall infrastrukturen uppfylla gemensamma tekniska specifikationer och ställer krav på nationella politiska ramar för utveckling av förnybara drivmedel och dess infrastruktur. Utmed samtliga vägar som ingår i det transeuropeiska stomnätet ska medlemsländerna ombesörja att det finns tankstationer för vätgas med ett avstånd på högst 300 km

mellan stationerna och för LNG med ett avstånd på högst 400 km mellan stationerna. Regeringen är positiv till att det finns en samordning på europeisk nivå kring detta, men tycker att det bör tas hänsyn till enskilda förhållanden i medlemsstaterna. För Sveriges del handlar detta om att vissa delar av landet är glesbefolkat med lite trafikgenomströmning. Regeringen menar också att förslaget koppling till klimatmålen är svagt och behöver vidareutvecklas och för närvarande pågår förhandlingar.

I IEA:s centrala scenario till 2035 där man utgår ifrån att planerade politiska satsningar på energieffektivitet och förnybar energi genomförs, kommer CO<sub>2</sub>-utsläppen att öka med 20 %. Detta innebär att den globala uppvärmningen beräknas öka med 3,6 grader i stället för det överrenskomna 2-gradersmålet.

Att det finns fokus på att arbeta med energi och konkurrenskraft innebär enligt IEA inte att man minskar ansträngningarna för att stoppa klimatförändringarna. IEA har identifierat fyra viktiga områden som kan hindra en ökning av emissioner till 2020, utan att påverka den ekonomiska tillväxten negativt. Dessa är ökad energieffektivitet, att minska den minst effektiva kolproduktionen, minimera utsläppen av metan vid utvinning av olja och gas samt ta bort statliga subventioner av fossila drivmedel.

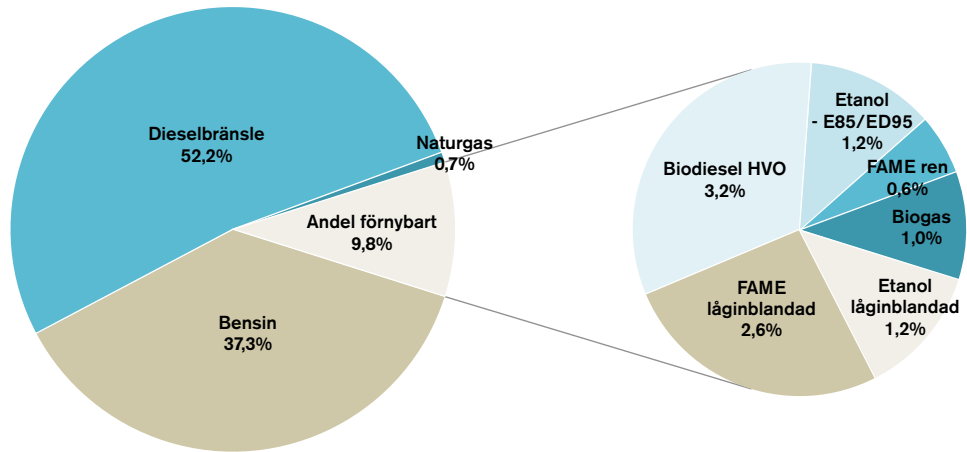
## CO<sub>2</sub> EMISSIONER FRÅN FOSSILA DRIVMEDEL OCH BRÄNSLEN



### ANDEL FÖRNYBARA DRIVMEDEL I TRANSPORTSEKTORN

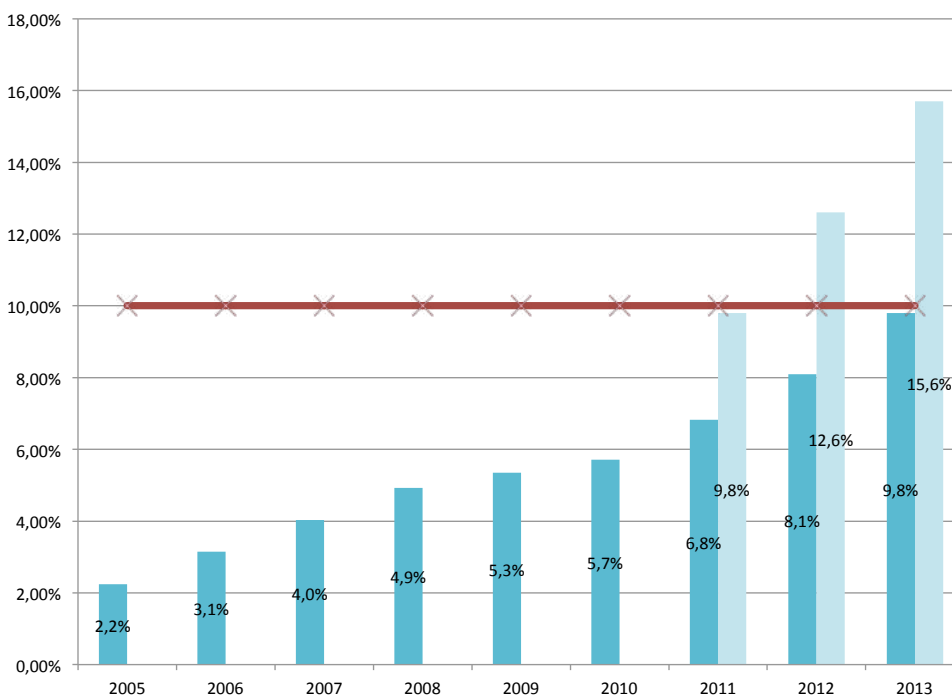
Användandet av förnybara drivmedel fortsatte att öka under 2013 och utgjorde på energibas 9,8% av transportbränslena. Andelen låginblandad etanol fortsätter att sjunka med minskade bensin- och E85 volymer. Ökningen under 2013 är en effekt av att HVO volymerna ökat. Beräkningen är gjord enligt biodrivmedelsdirektivet 2003/30/EG med tillägg av naturgas. Från 2011 ska EU länderna beräkna andelen förnybart i hela transportsektorn enligt förnybarhetsdirektivet 2009/28/EG. För 2013 uppgår andelen enligt denna beräkningsmetod till 15,6%

Källa: SCB kvartalsvisa bränslestatistik, SPBI beräkningar.



	Energiinnehåll kWh/m <sup>3</sup>
Bensin	9 100
Dieselbränsle	9 800
Etanol	5 900
FAME	9 150
HVO	9 444
Naturgas	11,047
Biogas (Nm3)	9,700

Bränslen för transportändamål	2013 000 m <sup>3</sup>	Energi TWh
Bensin	3 520	32,03
Dieselbränsle	4 566	44,75
Naturgas	56 768	0,63
Etanol låginblandad	179	1,05
FAME låginblandad	240	2,20
HVO	289	2,73
Etanol - E85/ED95	176	1,04
FAME ren	53	0,49
Biogas (Nm3)	89 850	0,88
<b>Totalt</b>		<b>85,79</b>



### UTVECKLING I SVERIGE AV ANDEL FÖRNYBART I TRANSPORTSEKTORN

Beräkningar enligt direktiv och uttryckt på energibas.

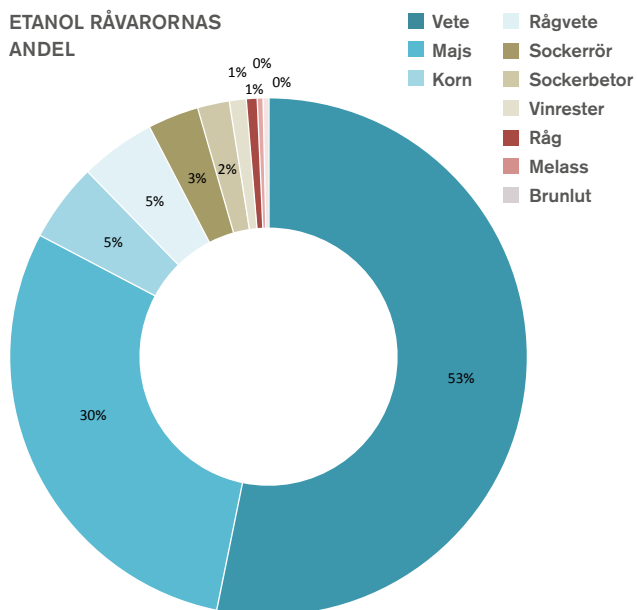
Andelen förnybart i transportsektorn räknades ursprungligen enligt regler i biodrivmedelsdirektivet. Sedan 2011 räknas det enligt Förnybartdirektivet. Skillnaden i beräkningarna är att el för järnväg räknas med samt att råvaror från avfall, restprodukter och cellulosa får dubbelräknas enligt Förnybartdirektivets sätt att räkna. Sveriges mål är att nå 10% i transportsektorn till 2020 ett mål som Sverige redan uppnått.

Preliminär beräkning enligt Förnybartdirektivet för 2013.

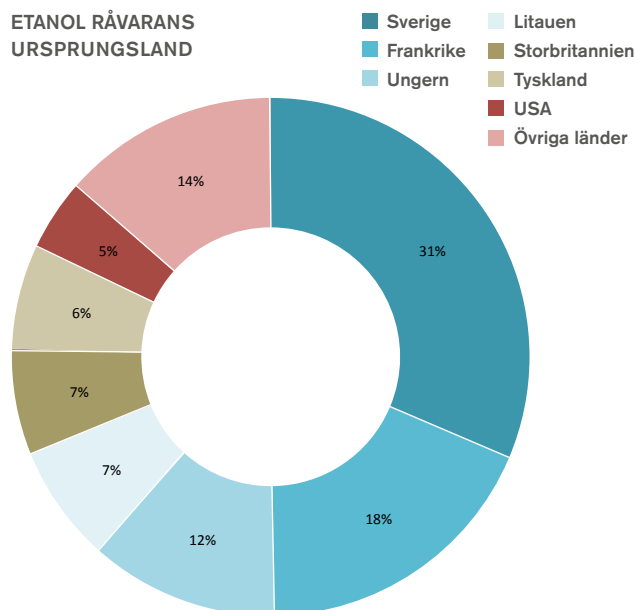
- Förnybartdirektivet
- Biodrivmedelsdirektivet
- Sveriges mål till 2020



## ETANOL RÅVARORNAS ANDEL



## ETANOL RÅVARANS URSPRUNGLAND



### ETANOL RÅVAROR

Källa: Energimyndighetens rapport, Hållbara biodrivmedel och flytande biobränslen 2012.

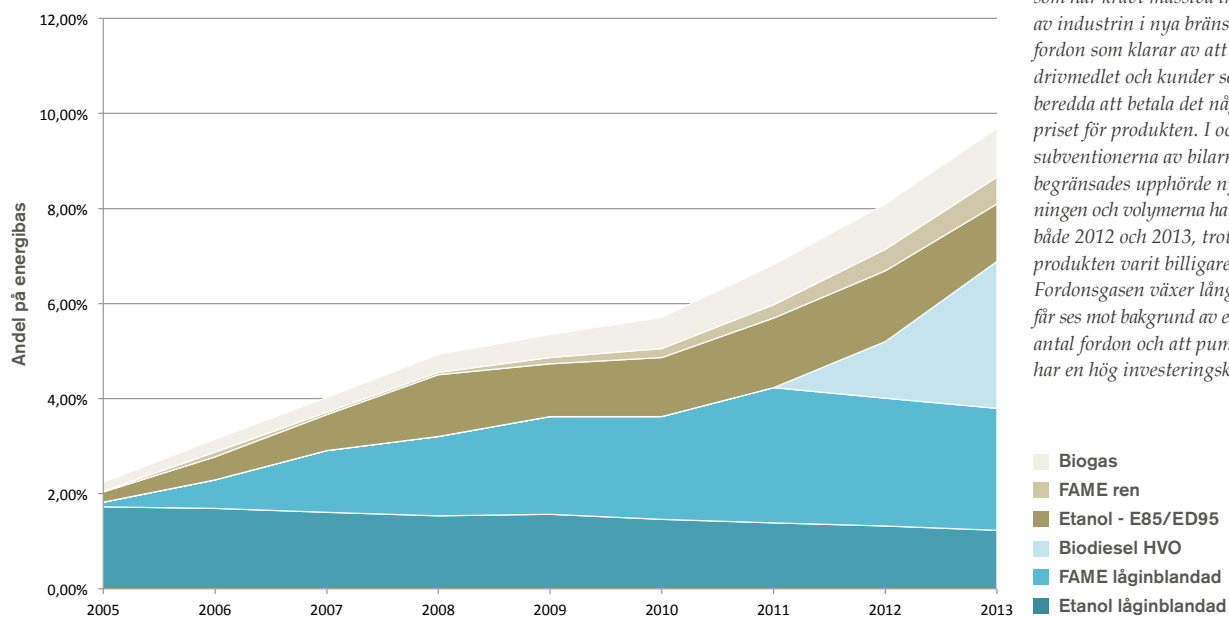
Etanolen används som ersättning för bensin antingen genom låginblandning i bensin eller i drivmedlet Etanol E85. Vete och majs var den huvudsakliga råvaran vid framställningen av etanol under 2012 medan andelen från sockerör minskade jämfört med 2011. Nästan en tredjedel av etanolen som

producerades under 2012 kom från Sverige medan hälften kom från andra EU länder. Minimikravet för växthusgas-minskning är 35%, de volymer som kom från spannmål och majs under 2012 hade en genomsnittlig utsläppsminskning på drygt 60%.

Ursprungsland avser här råvarornas ursprungsland, det vill säga i vilket land odlingen skett, eller i vilket land restprodukten eller avfallet uppstått.

### UTVECKLING AV OLIKA FÖRNYBARA DRIVMEDEL I TRANSPORTSEKTORN

Utvecklingen av Etanol, FAME och HVO för låginblandning visar fördelen med att kunna utnyttja befintlig infrastruktur när biodrivmedel ska introduceras. I och med att det färdiga bränslet uppfyller kraven för motsvarande fossilt bränsle (bensin o diesel) behövs vare sig nya fordon eller bränslepumpar och kundstocken finns redan. Särskilt intressant är ökningen av HVO under 2013, som är att betrakta som en diesel med förnybara råvaror. Som en jämförelse kan man se



introduktionen av bränslet E85 som har krävt massiva investeringar av industrin i nya bränslepumpar, fordon som klarar av att köras på drivmedlet och kunder som är beredda att betala det något högre priset för produkten. I och med att subventionerna av bilarna begränsades upphörde nybilsförsäljningen och volymerna har minskat både 2012 och 2013, trots att produkten varit billigare än bensin. Fordonsgasen växer långsamt vilket får ses mot bakgrund av ett begränsat antal fordon och att pumparna har en hög investeringskostnad.



## KOLDIOXIDUTSLÄPPEN I SVERIGE

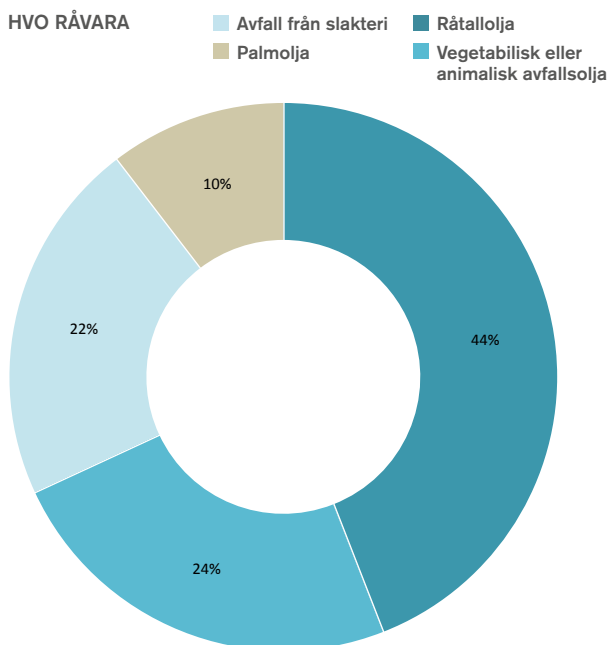
Koldioxidutsläppen i Sverige minskade med ca 0,6 Mton mellan 2012 och 2013. Minskningen är delvis beroende på en minskad användning av petroleumprodukter och en ökad användning av biodrivmedel. Lite oväntat sjönk etanolanvändningen under 2013. Dels minskade bensinanvändningen och därmed den låginblandade delen av etanol motsvarande. Minskningen var ca 5 %. Mindre väntat var att försäljningen av etanolbränslet E85 minskade trots att det ur ett konsumentperspektiv har varit ekonomiskt fördelaktigt att använda

E85 istället för bensin. Detta är ett trenderbrott som behöver analyseras. Med denna minskning av utsläppen från användningen av petroleumprodukter i Sverige är nu utsläppsnivåerna nere på samma nivå som 1956.

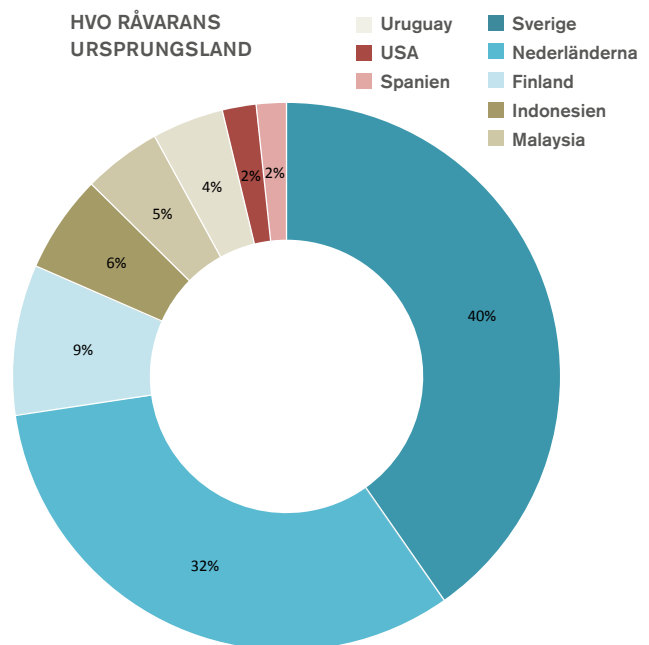
## HÅLLBARA BIODRIVMEDEL

För att förhindra negativ inverkan på vår miljö när användandet av förnybar energi från flytande bibränslen ökar har EU infört ett regelverk om hållbarhetskrav för biodrivmedel och flytande bibränslen.

HVO RÅVARA



HVO RÅVARANS URSPRUNGSLAND



## HVO RÅVAROR

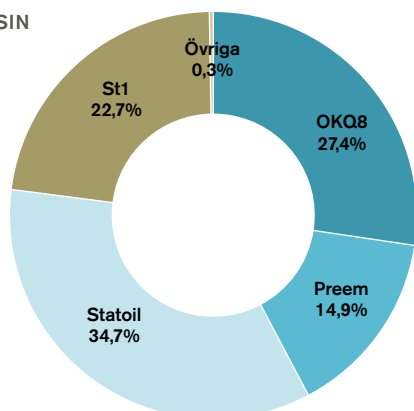
Källa: Energimyndighetens rapport, Hållbara biodrivmedel och flytande bibränslen 2012.

HVO är en syntetisk diesel som har kemiska egenskaper som motsvarar en vanlig diesel. Drygt 40% av HVO:n har under 2012 framställts ur råttalolja men andra råvaror har tillkommit såsom slaktavfall och palmolja. (All palmoljebaserad HVO som rapporteras omfattas av certifiering enligt

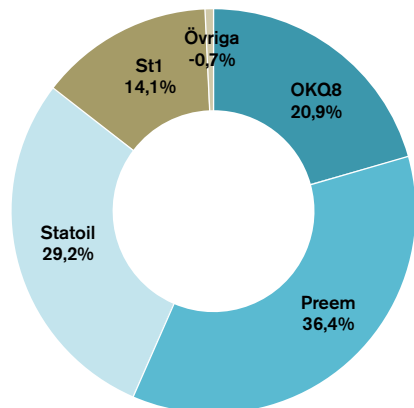
ett av EU-kommissionen godkänt certifieringssystem). När nya råvaror har tillkommit har antalet ursprungsländer utökats men Sverige är fortfarande det största ursprungslandet.

Ursprungsland avser här råvarornas ursprungsland, det vill säga i vilket land odlingen skett, eller i vilket land restprodukten eller avfallet uppstått.

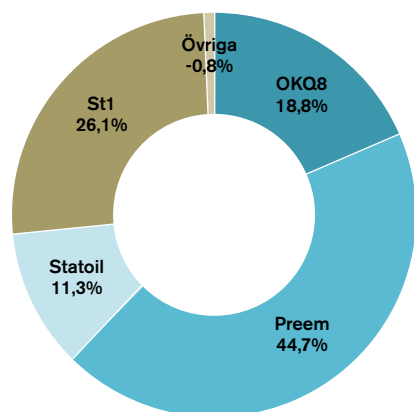
## MOTORBENSIN



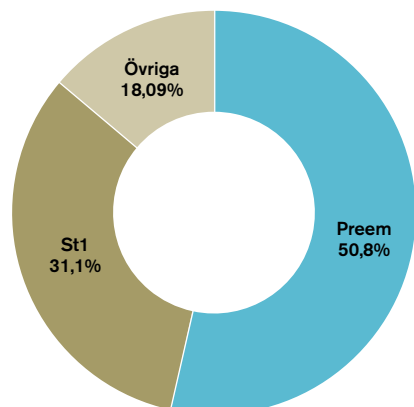
## DIESELBRÄNSLE



## ELDNINGSOLJA



## ÖVRIGA ELDNINGSOLJOR



## FÖRSÄLJNINGsutvecklingen

Den trend som vi har sett sedan 2007 med en sjunkande totalförsäljning av drivmedel i Sverige fortsatte även under 2013. Den totala försäljningen av drivmedel inklusive gas uppgick i oljeekvivalenter till 10 647 tusen m<sup>3</sup> att jämföra med 2007 då den var som högst och då uppgick till 11 322 tusen m<sup>3</sup>. Det är fortsatt övergången till energieffektiva fordon och att fordon med dieselmotorer ökar på bekostnad av bilar som drivs med tändstiftsmotorer som är de tydligaste skälen.

Användningen av bensin uppgick till 3 685 tusen m<sup>3</sup> för år 2013, vilket är en nedgång jämfört med 2012 på 196 tusen m<sup>3</sup>. Vid en jämförelse med året med den högsta försäljningen 1989 är det en minskning med 2 263 tusen m<sup>3</sup> vilket i procent räknat blir 38 %. Försäljningen av diesel fortsätter att öka. Under 2013 uppgick försäljningen till 5 394 tusen m<sup>3</sup> vilket är en ökning i förhållande till 2012 på 121 tusen kubikmeter. Trots att det ur ett konsumentperspektiv var ekonomiskt fördelaktigt att tanka bränslet E85 istället för bensin under stora delar av 2013, sjönk volymen. Ett samband som tidigare har varit väldigt tydligt bröts därmed under året. Skälen till förändringen behöver utredas vidare. Försäljningen av E85 uppgick till 172 tusen m<sup>3</sup> vilket är en nedgång med 47 tusen m<sup>3</sup> eller -22 %. Fordonsgasen ökade med 6 888 tusen Nm<sup>3</sup> och resulterade därmed i en total nivå för 2013 på 146 619 Nm<sup>3</sup>. Andelen biogas i fordonsgasen uppgick till ca 61 %.

## PRISutveckling

Prisutvecklingen på de färdiga produkterna bensin, diesel och etanol är i hög grad påverkat av priset på världsmarknaden. Av det genomsnittliga priset på en liter 95-oktanig bensin under 2013 på 14.54 kr /l bestod priset av moms 2,91, punktskatt 5,35 (med hänsyn tagen till 5 % inblandning av etanol). Av de kvarvarande 6,28 kr/liter var den genomsnittliga produktkostnaden i Sverige 4,89 (med hänsyn taget till inblandningen av 5 % etanol). Den teoretiskt framräknade marginalen för försäljning av bensin på den svenska marknaden blir därmed 1,39 kr/liter.

I och med att råoljepriset har haft en lugn utveckling under 2013 med ett genomsnittspris på 108 \$/fat och att den turbulens som fanns i raffinaderisektorn under 2013 har stabiliserats har världsmarknadspriset på bensin haft en liknande utveckling. Den säsongsmissiga effekten med en upp mot 30 % högre bensin användning under sommaren speglas i priset som nådde sin högsta nivå för året i slutet av augusti på 15.08 kr/liter. Den lägsta noteringen kom i mitten på april med 14.08 kr/liter. Genomsnittspriset blev därmed 0.45 kr/liter lägre under 2013 än 2012.

Det genomsnittliga priset på diesel till privatkund hamnade på 14,47 kr/liter vilket är 0.63 kr/liter lägre än för 2012. Även för diesel är det den lugnare utvecklingen på råoljepriset samt



Företag	Motorbensin			Dieselbränsle			Eldningsolja 1			Övr. eldningsoljor			Övr. bränslen			
	tusen m <sup>3</sup>	Volym	% 13	% 12	Volym	% 13	% 12	Volym	% 13	% 12	Volym	% 13	% 12	Volym	%13	%12
OKQ8	1 010	27,4	27,9	1 128	20,9	20,1	138	18,8	16,9		0,0	0,0				
Preem	548	14,9	14,2	1 964	36,4	36,4	329	44,7	41,0	319	50,8	58,2				
Statoil	1 280	34,7	34,9	1 577	29,2	29,1	83	11,3	12,8		0,0	0,0				
St1	836	22,7	22,6	762	14,1	15,3	192	26,1	32,6	196	31,1	37,3				
Övriga	11	0,3	0,4	-37	-0,7	-0,9	-6	-0,8	-3,3	113	18,0	4,6	1 137	100,0	100,0	
<b>Volym 2013, total</b>	<b>3 685</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>5 394</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>737</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>628</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>1 137</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	
Volym 2012	3 881			5 273			809			592			1 112			
% förändring	-5,0			2,3			-8,9			6,0			2,3			

## TABELL VOLYMER OCH MARKNADSANDELAR

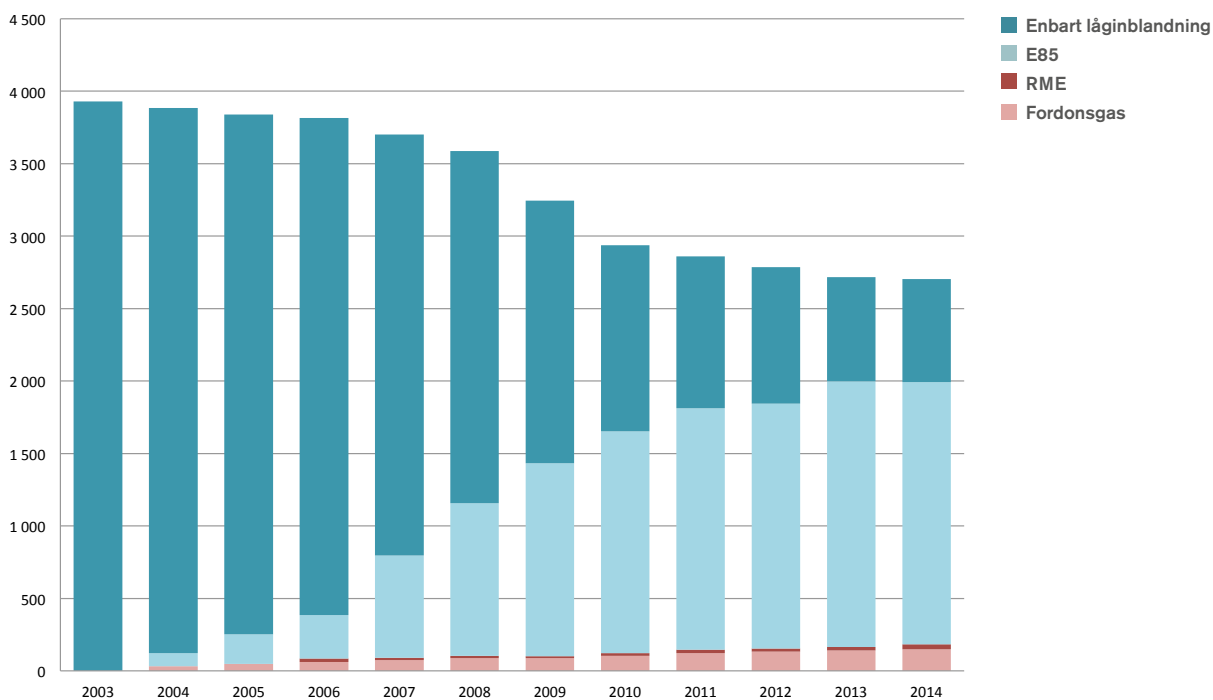
Leveranser tusen m<sup>3</sup> samt marknadsandelar, % för större drivmedels- och bränsleföretag, exklusive leveranser till utrikes sjöfart. Till följd av decimalavrundning kan summan av redovisade delvärden för marknadsandelar avvika från totalvärdet.

## UTVECKLING STATIONSNETET

97% av all bensin som såldes under 2013 hade låginblandning av etanol/ETBE och 83% 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, oförändrat jämfört 2012.

Vid årets slut fanns 2 703 stationer i landet jämfört med 2 716 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 3-4 hundra totalt. De är oftast etablerade i landsbygd och mindre samhällen.

Antal



raffinaderisituationen som har medfört ett lägre pris. Högsta prisnivån på 14.98 var i början på september och den lägsta prisnivån i mitten på maj på 13.73.

I och med att inblandningen av bensin i etanolbränslet E85 varierar något mellan vinter och sommar varierar priset naturligt mot bakgrund av skatten på bensin. Typiskt är det ca 15 procent bensin i produkten på sommaren och ca 25 procent på vintern. Därmed blir det en kraftig sänkning på våren med korresponderande höjning på hösten. Världsmarknadspriset på etanol påverkades av rekordskörd av majs i USA som står för ca 50 procent av den globala produktionen av etanol. Det genomsnittliga konsumentpriset för 2013 blev 10.10 kr/liter. Årets lägsta pris nåddes i april med 9,74 medan den högsta noteringen var i november på 10.28 kr/liter.

Priset på fordonsgas för en normalkubikmeter var i genomsnitt 13.38 kr under 2013. Det var viss variation under året, med ett lägstapris i november på 12.91 och ett högstapris i början av september på 13.87 kr.

## KOLDIOXIDUTSLÄPP

Koldioxidutsläppen från användning av oljeprodukter under 2013, minskade från ca 26 miljoner ton till ca 25 miljoner ton jämfört med året innan. Om man jämför med toppåret

1970 är nedgången ca 55 miljoner ton eller ca 70 procent.

Koldioxidutsläppen från bensin stannade på ca 8,3 miljoner ton, en minskning med ca 0,5 miljoner ton eller 5 % jämfört med 2012. Utsläppen från användningen av dieselbränslet sjönk något och uppgick till 12,4 miljoner ton, en minskning med ca 0,1 miljoner ton eller 0,1 %. Koldioxidutsläppen från användningen av Eldningsolja uppgick till 3,8 miljoner ton under 2013. En minskning jämfört med 2012 med 0,1 miljoner ton. Jämfört med toppåret 1970 är minskningen hela 62,3 miljoner ton. Alla siffror är beräknade efter bränslenas innehåll av fossilt kol.

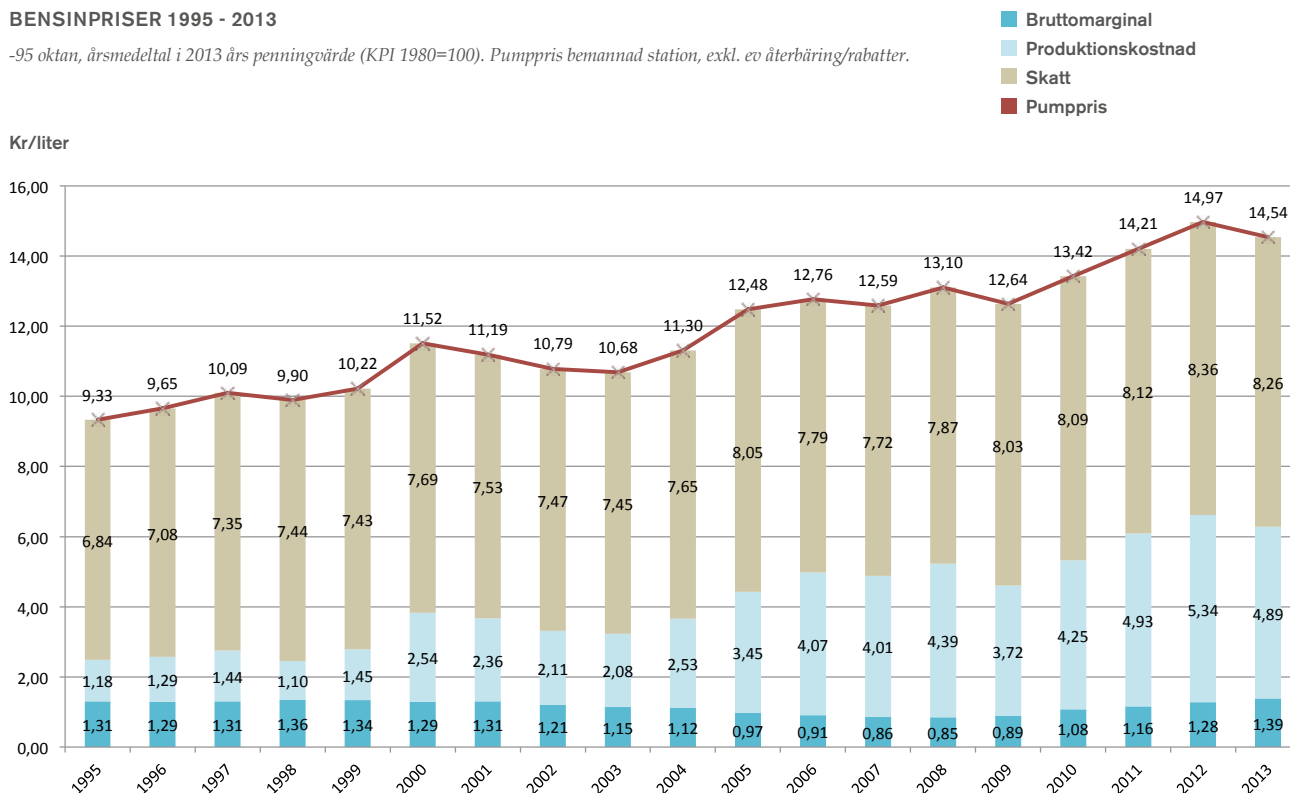
## ÖVRIGA BIODRIVMEDEL

Användningen av HVO, som är ett dieselbränsle baserad på en organisk råvara ökade under 2013. Den största användningen var som låginblandning i diesel med upp till 20 procents inblandning. Försäljningen av dimetyler som startade 2012 fortsätter som test via ett mindre antal försäljningsställen och till speciella fordon. Utöver dessa såldes även 53 tusen ton ren FAME (Fettsyrametylester).

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

## BENSINPRISER 1995 - 2013

-95 oktän, årsmedeltal i 2013 års penningvärde (KPI 1980=100). Pumppris bemannad station, exkl. ev återbäring/rabatter.



Produktgrupp miljoner m <sup>3</sup>	2013	2012	2011	2010	1990	1980	1970	1960
Motorbensin	3,69	3,88	4,22	4,55	5,63	4,75	3,78	2,13
- därav låginblandad	3,58	3,78	4,06	4,35				
E85/ED95	0,21	0,25	0,26	0,22				
Dieselbränsle	5,39	5,27	5,32	5,16	2,78	2,46	2,19	1,19
- därav låginblandad	4,48	4,64	4,36	4,12				
FAME	0,05	0,04	0,03	0,02				
Fordonsgas, (bensinekvivalent)	0,17	0,16	0,14	0,10				
Flyg-/övriga bränslen	1,14	1,11	1,16	1,08	1,05	0,91	0,88	0,38
Eldningsolja 1	0,74	0,81	0,84	1,12	3,30	7,33	8,88	3,82
Övriga eldningsoljor	0,63	0,60	1,02	1,15	1,80	9,65	14,64	6,02
Summa, miljoner m <sup>3</sup>	12,01	12,12	12,99	13,40	14,56	25,10	30,37	13,54
Propan och butan, totalt i miljoner ton	0,3	0,3	0,4	0,4	-	-	-	-

#### LEVERANSER AV BRÄNSLEN OCH DRIVMEDEL I SVERIGE

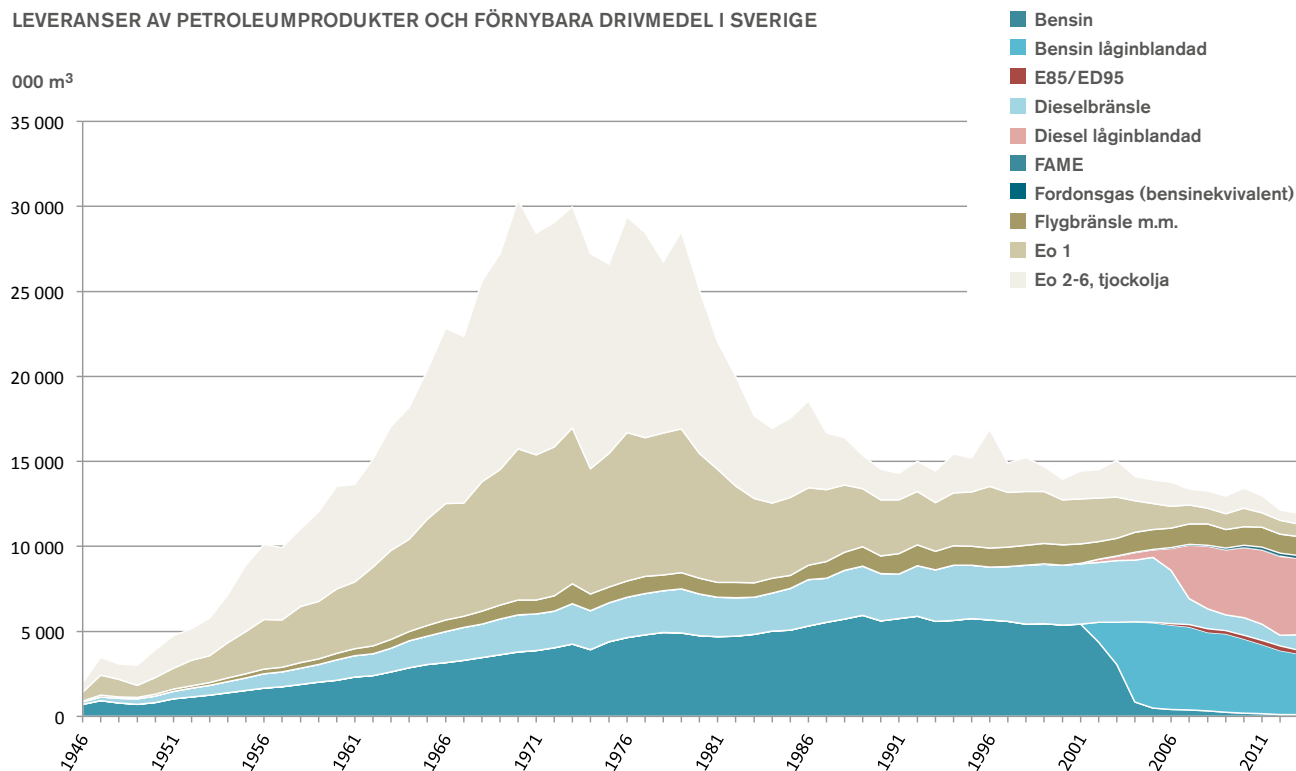
Drivmedel och bränsleleveranserna sjönk något under 2013 jämfört 2012, Bensinvolymerna fortsätter att minska medan dieselvolymerna ökar vilket reflekterar förändringen i fordonsflottan. 97% av all bensin som såldes i Sverige under 2013 hade låginblandning av biodrivmedel. Motsvarande siffra för diesel låg på 83%. Till detta kommer högiblandade produkter som ren FAME, E85 och ED95.

Källa SCB, SPBI beräkningar





## LEVERANSER AV PETROLEUMPRODUKTER OCH FÖRNYBARA DRIVMEDEL I SVERIGE



## LEVERANSER PER PRODUKT OCH FÖRBRUKARE 000 m³

Inrikes leveranser minskade med 0,9% under 2013. Källa: SCB, bearbetning SPBI

Kategori/Produkt	Bensin	Dieselbränsle	E85/ED95, FAME	Fordonsgas (bensinekvivalent)	Flygbränsle	Lättbensin mm	Eo 1	Eo 2-6	Summa -13	Summa -12	13/12 %
Samfärdsel exkl. utrikes sjöfart	3 685	5 101	261	169	1 134		26	49	10 425	10 450	-0,2
Gruvor, mineralbrott och tillverkningsindustri		129					143	399	671	627	7,0
Övriga näringar						3	207	116	326	351	-6,9
En- och tvåbostadshus		0					35	0	36	30	17,9
Jordbruk, skogsbruk, fiske		115					21	0	136	166	-18,0
Övriga fastigheter		30					234	18	281	339	-16,9
Flerbostadshus		0					14	0	14	17	-17,0
<b>Stat, kommun, landsting, företag inom fjärrvärme och elsektorn</b>											
- Kraftverk, gasverk		2				0	5	6	13	26	-51,0
- Kraftvärme- och värmeverk		1					18	39	58	56	2,6
- Övrigt		17					34	0	52	63	-18,8
<b>Summa inrikes leveranser</b>	<b>3 685</b>	<b>5 394</b>	<b>261</b>	<b>169</b>	<b>1 134</b>	<b>3</b>	<b>737</b>	<b>628</b>	<b>12 012</b>	<b>12 125</b>	<b>-0,9</b>
Utrikes sjöfart		18					269	1 522	1 809	1 902	-4,9
<b>Summa totala leveranser</b>	<b>3 685</b>	<b>5 412</b>	<b>261</b>	<b>169</b>	<b>1 134</b>	<b>3</b>	<b>1 006</b>	<b>2 150</b>	<b>13 821</b>	<b>14 027</b>	<b>-1,5</b>

FÖRSÖRJNINGSBALANS

000 m <sup>3</sup>	Tillförsel		Avgång				Differens b)
	Import	Produktion	Raff. förbrukn.	Leveranser		Export	
Produktgrupp a)				Inrikes	Utr. sjöfart		
Råolja	19 501		19 220			0	281
Halvfabrikat	1 102		493			941	-332
Motorbensin	1 660	4 567		3 505		2 602	120
Lätt-/gasbensin, övr.	365	304	378	2		320	-31
Flygbränslen	707	211		1 134		60	-276
Dieselbränsle och Eo 1	2 652	7 733	11	5 602	287	4 396	89
Övriga Eo	836	4 520	28	628	1 522	2 564	614
<b>Summa</b>	<b>26 823</b>	<b>17 335</b>	<b>20 130</b>	<b>10 871</b>	<b>1 809</b>	<b>10 883</b>	<b>465</b>

Sverige importerar både råolja och färdigprodukter totalt är det mer än det inhemska behovet. Sverige har därför en betydande export av färdigprodukter.

a) P g a olikheter i varuklassificering kan skillnad föreligga med motsvarande uppgifter i andra tabeller.

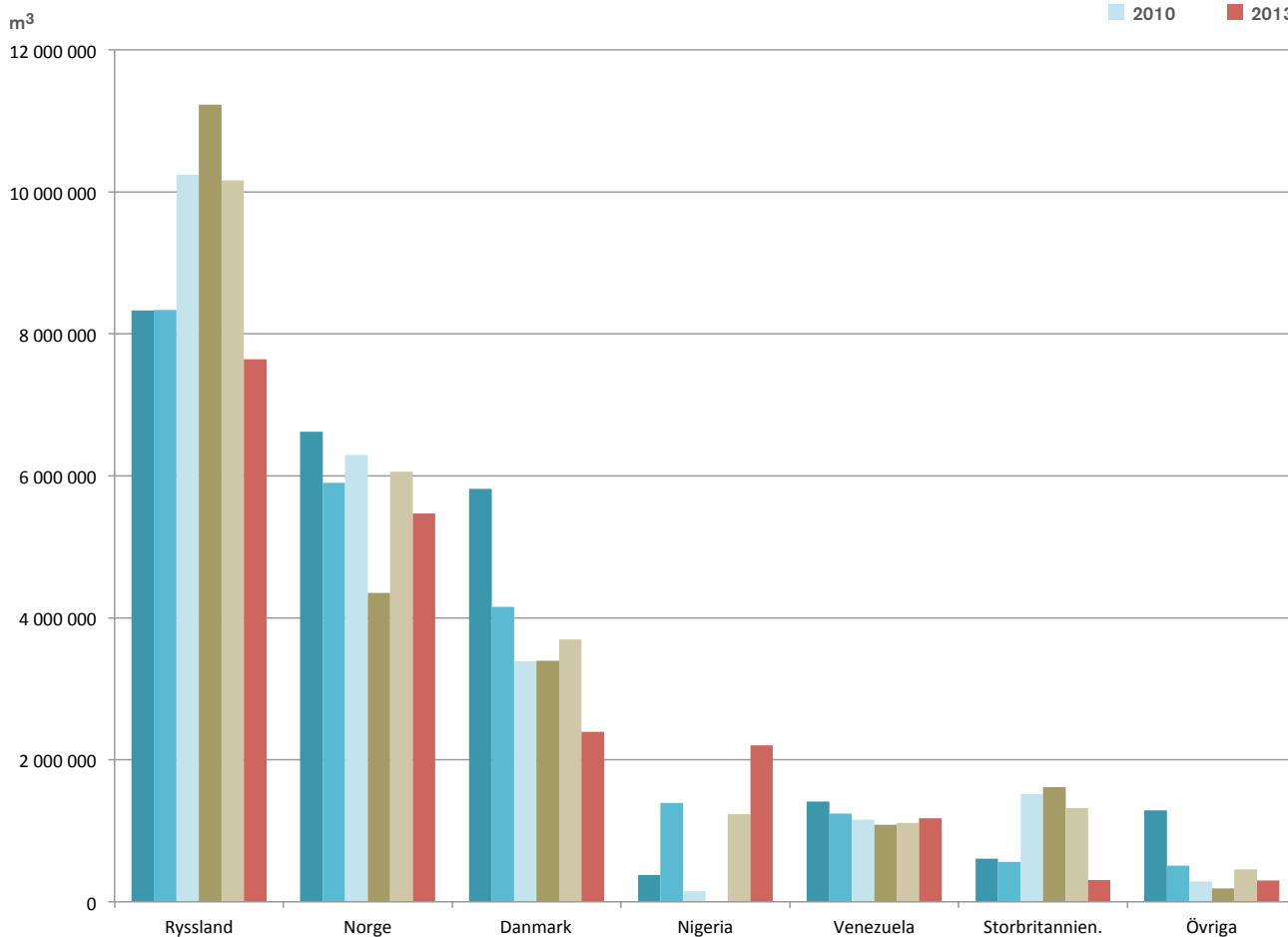
b) Huvudsakligen lagerförändringar.

Källa: SCB, bearbetning SPBI

RÅOLJEIMPORT

Råoljeimporten sjönk från 24 038 419 m<sup>3</sup> under 2012 till 19 500 606 m<sup>3</sup> under 2013. Minskningen går att härleda till ett större underhållsstopp under 2013. Sverige tar råolja i huvudsak från Ryssland och Nordsjön.

■ 2008 ■ 2011  
■ 2009 ■ 2012  
■ 2010 ■ 2013



## 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

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

## Kommitémedlemmar

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

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

ST1 REFINERY AB  
Box 8889  
402 72 Göteborg  
Tel: 031-744 60 00

SHELL AVIATION SWEDEN AB  
Box 14009  
167 14 Bromma  
Tel: 08-578 230 50

## Närstående 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:s "Oil Market Report"

International Energy Agency:s "World Energy Outlook 2013"

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 2013 "Ethanol Industry outlook"

www.spbi.se

www.spimfab.se

www.regeringen.se

www.europarl.europa.eu

www.eia.gov

www.sweden.gov.se



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