



SPBI



SPBI *Branschfakta 2016*

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | |
|--|----|
| VERKSAMHETSBEKRIVNING | 2 |
| SPIMFAB | 2 |
| SMC | 2 |
| ÅRSKRÖNIKA | 3 |
| <i>Världen:</i> MARKNADEN | 4 |
| DEN GLOBALA MARKNADEN | 4 |
| TILLGÅNG & EFTERFRÅGAN | 5 |
| <i>Världen:</i> PRODUKTION | 5 |
| OLJA | 5 |
| BIODRIVMEDEL | 6 |
| ETANOLPRODUKTION | 7 |
| <i>Världen:</i> KONSUMTION | 8 |
| OLJA | 7 |
| BIODRIVMEDEL | 8 |
| INTERVJU – ENERGIMINISTERN | 9 |
| <i>Sverige:</i> ENERGI OCH KLIMAT | 9 |
| KLIMATPOLITIK | 9 |
| STATSSTÖD | 10 |
| SKATTER OCH DRIVMEDEL | 11 |
| <i>Sverige:</i> PRIS OCH FÖRSÄLJNING | 12 |
| PRIS OCH FÖRSÄLJNING | 12 |
| PRISUTVECKLING | 14 |
| KOLDIOXIDUTSLÄPP | 16 |
| ÖVRIGA BIODRIVMEDEL | 16 |
| SPBI:S MEDLEMSFÖRETAG | 20 |

FÖRKLARINGAR

| | |
|-----------------------|--|
| mbd | <i>miljoner fat per dag</i> |
| kbd | <i>tusen fat per dag</i> |
| mboe | <i>miljoner fat oljeekvivalenter</i> |
| hl | <i>hektoliter = 100 liter</i> |
| m³ | <i>kubikmeter = 1000 liter</i> |
| Mm³ | <i>miljoner kubikmeter</i> |
| Mton | <i>megaton = miljoner ton</i> |
| Gton | <i>gigaton = miljarder ton</i> |
| %e | <i>% på energibas</i> |
| Nm³ | <i>Normalkubikmeter (1 Nm³ fordonsgas motsvarar energimässigt ca 1,14 liter bensin)</i> |

För delar av statistiken är 2014 senast tillgängliga år vid Branschfaktas publicering.

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, branschen och omvärlden, har behov av. Verksamheten som bland annat består i att företräda branschen, sprida information och kunskap samt att utbildna i frågor som rör branschen bedrivs både av SPBI och dotterbolaget SPBI Service AB (fortsättningsvis benämns de två som SPBI). SPBI finansieras av medlemsföretagen och har bl.a. som uppgift att företräda branschen, sprida information och kunskap samt utbildna i frågor som rör branschen. De senaste årens utveckling har medfört att 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. Flera bolag inom branschen arbetar med produktion av drivmedel, såväl fossila som förnybara. 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 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, informationsfilmer och remissvar. Här finns även information och statistik om priser, skatter, 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. SPIMFABS operativa arbete slutfördes under 2014. SPIMFAB kommer att finnas kvar tills vidare. Läs mer på www.spimfab.se

SMC – SLÄCKMEDELSCENTRALEN AB

Dåvarande bensinbolagen i Sverige bildade 1994 företaget Släckmedelscentralen, SMC AB. Syftet var att på ett effektivt sätt leva upp till de nationella krav som ställs på bolagen kring brandsäkerhet. Det är sällsynt med bränder på produktdepåer. 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.

En lång rad år med positiv utveckling av andelen biodrivmedel i den svenska drivmedelspoolen fortsatte även under 2015 och året slutade med en andel på hela 14,9 % biodrivmedel räknat på andelen energi enligt biodrivmedelsdirektivet. Resultatet är det högsta inom EU och är en konsekvens av branschens tydliga inställning i arbetet med att minska klimatutsläppen från transportsektorn och biodrivmedlens roll i det arbetet, samt nedsättningen av skatten som generell och verksamt styrmedel. Under 2015 har regeringen inte lyckats med att parera de svårigheter som finns med svensk lagstiftning, inriktning och EU:s regelverk kring såväl tillåtna styrmedel som takbegränsningen på 7 % biodrivmedel från grödebaserad råvara. Det har dessvärre inneburit ytterligare en korttidslösning genom en förlängning av nuvarande skattenedsättning till och med 2018. Tyvärr innebär det att framtiden är mer osäker än vad den hade behövt vara.

Den nedgång i råoljepriset som inleddes under hösten 2014 baserad på Saudiarabien med flera staters inriktning mot att bibehålla eller utveckla sina marknadsandelar istället för att försvara ett oljepris på ca 100 dollar per fat, fortsatte under 2015. Året inleddes med ett pris på märkesoljan Brent på 57 dollar per fat och slutade året med en notering på 36 dollar per fat. Visserligen har minskningstakten planat ut, men ser man det från toppnoteringen under 2014 på 115 är det en total minskning på 61 dollar per fat eller hela 53 %. Priset har i löpande penningvärde inte varit lägre sedan 2004.

När priset väl hade fallit, vilket väldigt många väntade sig, efter bl.a. USA:s snabba produktionsökning började diskussionerna om när det ska stiga igen. OPEC med flera tror på en uppgång från ca 30 dollar per fat redan under 2016, en åsikt som delas av de flesta. De flesta bedömare menar att det är på tillgångssidan man förväntar sig att anpassningen ska komma.

USA:s produktion av olja från skifferfälten har visat sig vara motståndskraftig mot prisnedgången. Såväl utvecklingen av den nya teknologin som en prisnedgång i den heta sektorn har sänkt produktionskostnaden och indikationer finns på att lönsamhet på vissa fält kan nås redan vid priser på ca 30 dollar per fat. Investeringsnivån har som väntat sjunkit under året och det är de dyraste investeringarna som har fått stryka på foten först. Det här gör det ännu tydligare att det är på utbudssidan som anpassningen kommer att ske, och först då efterfrågeökningen hinner ikapp produktionsökningarna kommer vi se en varaktig prisuppgång. En riktig joker i leken är Iran som förväntas bli av med sina internationella sanktioner under året och som själva säger att det snabbt kan ta sig upp till produktionsnivåer från före sanktionstiden. Det kan innebära en ökning med ungefär en miljon fat per dag.

Den nya kommissionen har hållit ut för sin inriktning att inte lägga fram nya direktiv i den takt som tidigare kommissioner gjort vilket har medfört att det har varit lugnt på den fronten under 2015. Istället har fokus varit på implementering och till viss del omarbetning av befintliga direktiv.



Ulf Svahn, VD SPBI.

Av stort intresse för branschens sida har kommissionens rapport om den europeiska raffinaderiindustrins villkor varit. I rapporten som lades fram på senhösten 2015 framgår att de direktiv och andra åtgärder som drabbar den europeiska industrin, utan motsvarande effekter för den utomeuropeiska

”En riktig joker i leken är Iran som förväntas bli av med sina internationella sanktioner under året och som själva säger att det snabbt kan ta sig upp till produktionsnivåer från före sanktionstiden.”

under åren 2002 till 2012, motsvarar ungefär 5 kr per fat. Om beloppet ställs i relation till den genomsnittliga bruttomarginalen på 0 till 40 kr per fat under samma period framstår det med all önskvärd tydlighet att risken för s.k. carbon leakage är betydande. Vad kommissionen avser att göra framöver för att inte riskera den för Europa så viktiga raffinaderiindustrin återstår att se. De Europeiska raffinaderierna har i en ökande takt börjat producera biodrivmedlet HVO i sina anläggningar vilket tydligt pekar på deras roll inte bara som en garant för leveranser av färdiga produkter utan även på deras roll i omställningen från fossilt till förnybart.

DEN GLOBALA MARKNADEN

Den prisjustering nedåt som påbörjades 2014 som ett resultat av framför allt Saudiarabien, Kuwait och Förenade Arabemiratens beslut att inte längre agera för en prisnivå på 100 \$/fat utan att istället behålla sina marknadsandelar fortsatte under hela 2015. Framför allt USA men även andra länder som Kanada, Ryssland och Brasilien ökade sin produktion i en takt som inte motsvarade ökningstakten i efterfrågan. Då differensen blev ohållbar under början av 2014, föll därför priset snabbt efter de uttalanden och rabatter som Saudiarabien med flera gav ifrån sig. OPEC:s möte i december 2015 slutade med oförändrad kvot och stor oenighet. Prishökar som Venezuela, Iran och Algeriet fick ge vika då förändringar kräver konsensus. I praktiken är den kvarvarande kvoten på 30 mbd verkningslös då var och en kan producera och sälja efter egen vilja.

Då produktionen är klart högre än efterfrågan förväntas ett förhållandevis lågt oljepris under 2016 till dess marknaden kan se en förändring. Då efterfrågeökningen är måttlig och bedöms till 1,2 mbd av IEA är det på tillgångssidan man måste se förändringen om det ska bli en snabb återgång till högre priser.

Den produktionsökning i skifferfyndigheter som har setts i USA på ungefär 1 mbd under flera års tid bedöms vara den som kommer att påverkas snabbast vid prisnedgång. Tekniken är beroende av kontinuerlig borrhning och utvinning per produktionsbrunn. De tidigare bedömningarna över lönsamhetsförutsättningarna för skifferoljeproduktionen har legat från 50 - 60 till 80 - 90 dollar per fat beroende på förutsättningarna. Den kraftiga nedgången i priset på råolja har sänkt kostnadsnivån totalt sett och teknikutvecklingen har också

visat sig vara kraftigare än tidigare bedömt. Det innebär att en hel del produktion är lönsam på betydligt lägre nivåer ned till 30 dollar per fat. EIA spår fortsatt uppgång i den amerikanska produktionen om än i klart lägre takt och med en högre grad av osäkerhet. För 2016 gör de bedömningen att produktionen kommer att sjunka något från 3Q 2015 nivån.

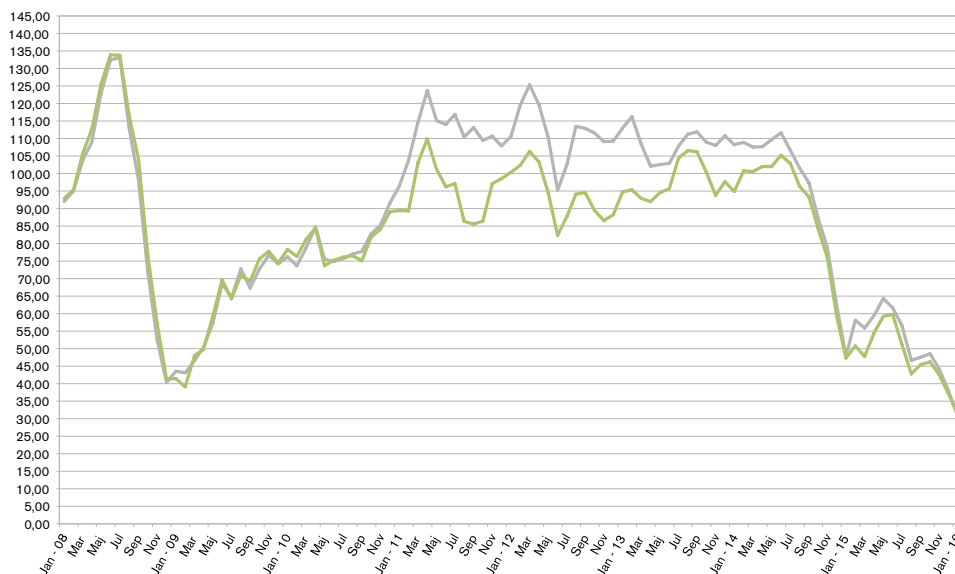
Det är istället investeringarna i de dyraste men något mer långsiktiga produktionsmöjligheterna som initialt har minskat. Det ger inga snabba produktionsminskningar utan konsekvensen är att den normala nedgången från mogna produktionsbrunnar slår igenom med ungefär sex procent per år. En lång rad av större internationella oljebolag har aviserat minskningar i sina investeringsbudgetar. Däremot har flera av de statliga oljebolagen inom OPEC aviserat fortsatta investeringar i ny kapacitet.

Nedgången genom naturlig nedgång kommer med stor sannolikhet motverkas av Iran under 2016. Iran har p.g.a. sanktionerna varit förhindrade att sälja stora delar av sin produktion och med anledning av den uppgörelse med omvärlden som ser ut att gå i lås under 2016 kan Iran förväntas öka sin produktion med ungefär 1 mbd som därmed kommer ut på marknaden.

TILLGÅNG OCH EFTERFRÅGAN

Efterfrågan på olja steg enligt IEA under 2015 med höga 1,8 mbd och landade på 94,6 mbd. För 2016 bedömer IEA att den siffran sjunker till 1,2 mbd som ett genomsnitt över året och hamnar på totalt 95,8 mbd. Ökningen ligger som tidigare år helt i gruppen icke-OECD länder då OECD-länderna totalt sett

USD/Fat



RÅOLJEPRISUTVECKLING

Brent började året på 57 dollar per fat och kostade i genomsnitt 38 dollar per fat under december. Fortsatt sjunkande priser under 2015 reflekterar bland annat ett överutbud på marknaden och grundar sig dels i USAs utvinning av skifferolja och dels i Saudiarabiens m.fl. försvar av marknadsandelar.

På SPBI:s hemsida www.spbi.se hittar du den senaste tidens utveckling av Brent priset.

Källa: OPEC Bulletin

■ Brent ■ WTI



minskar något 2015 och bedöms antingen ligga still eller sjunka något under 2016. I gruppen icke-OECD är det fortsatt Kina och Indien som står för de stora uppgångarna även om takten har minskat i fallet med Kina. Det är också dessa länder som förväntas stå för den största delen av ökningen för 2016. Även länderna i Mellanöstern har stått för en tydlig ökning. Under 2016 kommer vi att se om de prishöjningar som genomförs som en konsekvens av det sjunkande oljepriset kommer att få någon effekt på efterfrågan.

Tillgången på olja har enligt IEA legat över efterfrågan under varje kvartal under 2015. Detta har medfört att lagren har ökat och ligger nu på historiskt höga nivåer. OPEC har producerat över sin självpåtaga produktionskvot på 30 mbd under varje kvartal och har under året haft en produktion på 32,05 mbd inklusive Indonesien, vilket är en ökning mot 2014 års produktion som uppgick till 30,98 mbd. Även icke OPEC-länderna har ökat och då med sammantaget 0,8 mbd där Nord- och Sydamerika står för 0,8 mbd och övriga länder tar ut varandra i mindre upp- och nedgångar. Sammantaget innebär det att den totala tillgången på olja steg mellan åren med 2,7 mbd och uppgick totalt under 2015 till 96,4 mbd. För 2016 tror IEA på en nedgång från icke OPEC på 0,6 mbd

OLJA

OPEC:s tidigare beslut att försöka hålla ett råoljepris på ungefär 100 \$/fat har skapat möjlighet för betydligt dyrare produktionstekniker att bli lönsamma. Bland annat har den så omtalade tekniken med spräckning, fracking, i USA inneburit en produktionsökning på ca 1 mbd per år under flera år vilket inneburit att USA producerat i nivå med Ryssland och Saudiarabien på ca 10 mbd. Under 2014-2015 ledde detta till en överkapacitet i marknaden som till sist inte gick att hantera varför priset på råolja började sjunka kraftigt. OPEC:s

beslut att inte justera ned produktionskvoten har satt press på projekt med högre produktionskostnad, vilket har lett till nedskärningar i investeringarna med mer än 20 % redan under 2015. De sjunkande kostnaderna för produktion och service har inte räckt för att motverka nedgången i priset på råolja. Oljeproduktionen utanför OPEC förväntas enligt IEA nå en plåtå på 55 mbd innan 2020 och därefter falla vilket medför att det blir OPEC som får möta stigande efterfrågan. Vissa länder med stor potential att öka produktionen såsom Iran, Irak och Venezuela står inför en rad både politiska och finansiella osäkerheter. Irans utsikter har förbättrats i och med de lättade sanktionerna, men att öka den långsiktiga produktionen blir en teknisk som finansiell utmaning.

Att OPEC lämnar sina produktionskvoter oförändrade trots priset innebär att balanseringen av marknaden kommer att ske på 2 fronter; ökad efterfrågan och anpassning av den dyraste produktionen, som främst ligger utanför OPEC.

Karaktären på oljemarknaden med mycket höga kapitalkostnader relativt de rörliga kostnaderna gör att produktionsanpassningen går ganska långsamt vid förändringar i pris och efterfrågan. Det är långa ledtider och när ett projekt väl har startat vill man gärna fortsätta produktionen så länge man får betalt för sina rörliga kostnader. Även rent tekniska aspekter motverkar snabba produktionsminskningar. Det som är undantaget här är den amerikanska skifferoljan som har betydligt snabbare initial tömningshastighet och är därmed mer adaptiv mot priset förändringar.

Effekten av lägre oljepris ger inte omedelbar påverkan genom en lägre produktion. Produktionen utanför OPEC till 2020 är nedjusterad med 1,1 mbd i jämförelse med 2014. Det är framför allt Ryssland, Kanada och Brasiliens som står för detta. Vid 2020 förväntas priset nå de nivåer som innebär att produktionen återhämtar sig något i några nyckelländer. IEA:s bedömning är

att oljeproduktionen utanför OPEC når en plåtå innan 2020 på ca 55 mbd och förväntas därefter falla stadigt tillbaka.

Den amerikanska skifferoljaeproduktionen kommer sannolikt att få en mer balanserad roll för oljemarknaden, då den är mer anpassningsbar för produktionsjusteringar än mer traditionell oljeutvinning. Den totala globala oljeproduktionen uppgick under 2015 uppgick till ca 96,4 mbd. Den totala produktionen för 2014 var ca 93,7 mbd.

BIODRIVMEDEL

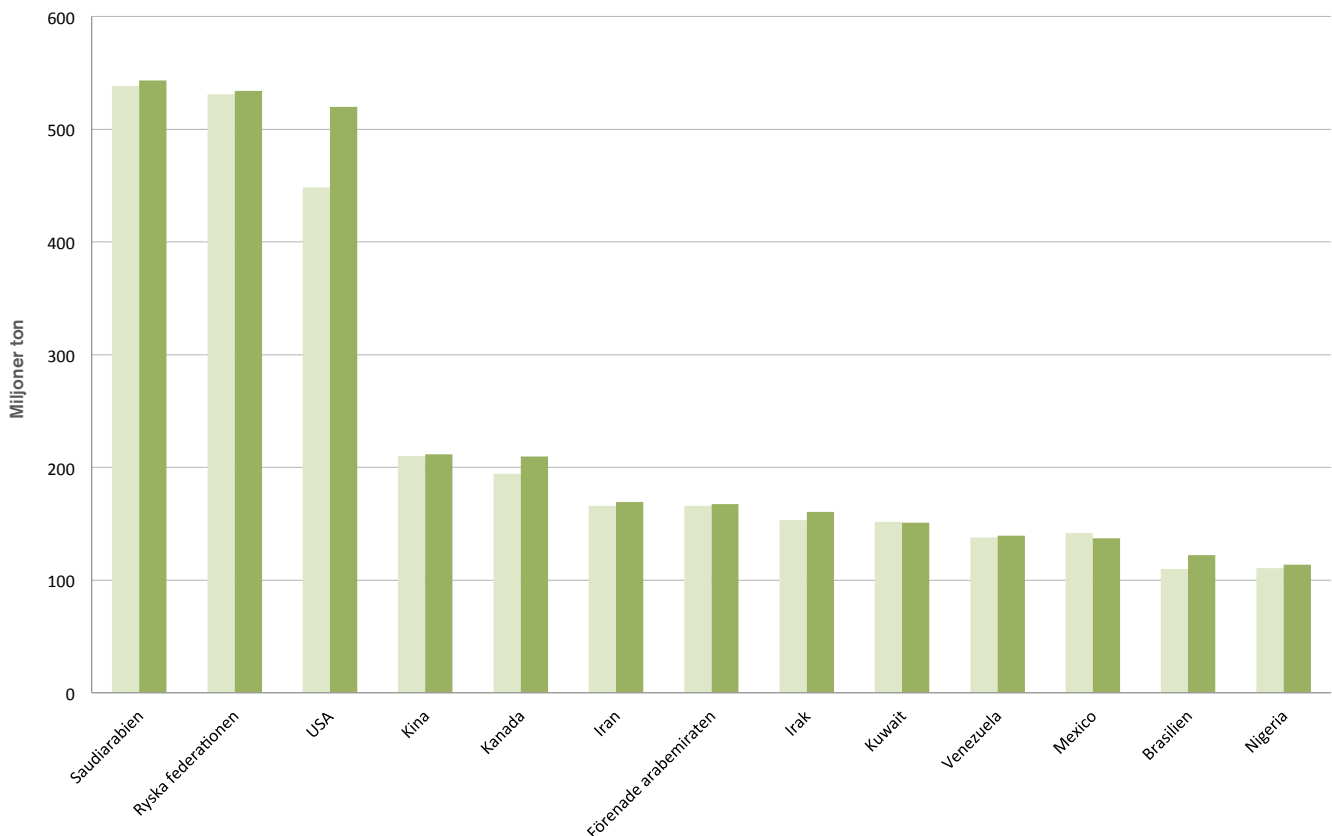
Den globala produktionen av biodrivmedel nådde 2014, 127 Mm³. Siffran för 2013 var 118 Mm³. Trots ett lågt råoljaepreis förväntas den globala biodrivmedelsproduktionen stiga till 144,5 Mm³.

USA som är den ledande producenten av drivmedelsetanol stod för en ökning på nära 4 Mm³ under 2014 i jämförelse med 2013

med totala volymer på ca 54 Mm³ etanol. Etanolproduktionen förväntas ligga på de här nivåerna fram till 2020 med undantaget för en tillfällig ökning till 55 Mm³ under 2015-2016.

Distribution och försäljning av etanol inrikes i USA ökade under 2015 pga tillkännagivandet av en satsning på 100 miljoner USD för att utveckla infrastrukturen för pumpar för E15 och E85. Det finns dock farhågor om att satsningar på antalet flexifuelbilar som tål en högre inblandning av etanol kan påverkas negativt av en fortsatt period av lågt råoljaepreis. De framtida prognoserna från etanolindustrin måste ses i kontexten av hur biodrivmedelsindustrin reagerar på EPA:s tillkännagivanden av det föreslagna Renewable fuel standard volymerna för åren 2014-2016.

Den amerikanska biodieselproduktionen sjönk med 0,3 Mm³ till 4,8 Mm³ 2014. Detta som ett resultat av att skattesubventionerna på inblandning av biodiesel avslutades 2013. Den återinfördes dock retroaktivt i slutet av 2014 och det är oklart



VÄRLDENS STÖRSTA PRODUCENTER AV RÅOLJA

Oljeproduktionen ökade med 2,3% under 2014 jämfört med 2013. Saudiarabien och Ryssland svarade tillsammans för drygt 26% av den globala produktionen. USA ökade med nästan 16% genom den ökade utvinningen av skifferolja och bidrog med drygt 12% av den globala produktionen.

■ 2013
■ 2014

Källa: BP Statistical Review of World Energy

hur det kommer att se ut framöver. Produktionsvolymerna av biodiesel förväntas enligt prognoser att initialt stiga och sedan stabiliseras runt 5,5 Mm³ 2017.

ETANOLPRODUKTION

Den amerikanska etanolindustrin har utvecklats till en viktig ekonomisk motor för landet. Under 2014 innebar produktionen av 54 Mm³ etanol att näringen sysselsatte direkt ca 84 000 personer.

Brasilien, den andra stora etanolproducenten i världen, står för 25 % av produktionen och Europa för 6 %. Den amerikanska etanolexporten uppgick under 2014 till ca 3,2 Mm³. Kanada är störst med ca 43 % av USA:s export. Andra viktiga köpare är Brasilien med ca 13 %, Förenade Arabemiraten med ca 10 % samt Filippinerna med 8 % och EU 6 %. Trots EU:s handelshinder mot USA exporterades ca 0,2 Mm³ till länder inom EU. Även nya marknader för den amerikanska etanolexporten uppstod under 2014, som bland andra Singapore, Panama och Tunisien.

OLJA

Nedgången i oljepriset innebär att marknaden behöver balanseras via antingen högre efterfrågan eller lägre produktionstillväxt för att stabilisera prisnivån. IIEA:s "New policies scenario" som är det scenario som innebär att planerade politiska åtgärder fram till 2040 genomförs, förväntas oljepriset nå 80 dollar per fat 2020 för att sedan öka till 128 dollar per fat till 2040. Efterfrågan på olja stiger nästan med 0,9 mbd per år i genomsnitt till 2020 och saktar därefter in något för att nå 103,5 mbd 2040. Vid den tidpunkten har Indien ökat med 6 mbd och Kina med 5 mbd i jämförelse med nuvarande efterfrågan, medan OECD:s konsumtion minskar med 11 mbd. Det är transportsektorn och den petrokemiska industrin som är de huvudsakliga sektorerna som bidrar till den ökade efterfrågan på ca 16 mbd olja till 2040. Efterfrågan på olja till flygresor ökar snabbt och når 9 mbd 2040 då efterfrågan på resor ökar med 3,9 % per år.

Det är fler variabler som skapar olikheter än de mellan "New policies scenario" och "Low Oil Prices scenario" som kan förändra den långsiktiga balansen på den globala oljemarknaden. Exempel på sådana faktorer är kraftfullare klimatpolitik, tekniska genombrott exempelvis batterikostnader eller andra innovationer.

Oljekonsumtionen reagerar inte lika snabbt på prisförändringar idag jämfört med oljeprisfallet på 80-talet. De senaste uppskattningarna från IEA är att den globala efterfrågan på olja ökade 2015 med ca 1,8 mbd i jämförelse med 2014. Det är högre än den ökning på i genomsnitt 0,9 % som man sett under de senaste 10 åren. Detta beror bland annat på kalla vintrar i Europa, Nordöstra USA och Kina. Ökningen är dock inte jämförbar med oljeprisfallet 1986. Konsumtionen vid prisfallet på olja under 2015 dämpades av andra faktorer som

| | Miljarder ton | Andelar av total | R/P ratio antal år |
|-----------------------|---------------|------------------|--------------------|
| Venezuela | 46,6 | 17,5% | >100,0 |
| Saudiarabien | 36,7 | 15,7% | 63,6 |
| Kanada | 27,9 | 10,2% | >100,0 |
| Iran | 21,7 | 9,3% | >100,0 |
| Irak | 20,2 | 8,8% | >100,0 |
| Ryska federationen | 14,1 | 6,1% | 26,1 |
| Kuwait | 14,0 | 6,0% | 89,0 |
| Förenade Arabemiraten | 13,0 | 5,8% | 72,2 |
| Libyen | 6,3 | 2,8% | >100 |
| US | 5,9 | 2,9% | 11,4 |
| Nigeria | 5,0 | 2,2% | 43,0 |
| Summa | 211,4 | 87,3% | -- |
| Hela världen | 239,8 | 100% | 52,5 |

LÄNDER MED DE STÖRSTA RESERVERNA

Proved reserves vid utgången av 2014. Med proved reserves avses generellt volymer som i framtiden kan utvinna med idag känd teknik och dagens ekonomiska förutsättningar. Totala reserver för 2014 på 239,8 miljarder ton är 1,6 miljarder ton högre än motsvarande uppgift för 2013.

Källa: BP Statistical Review of World Energy

bland annat en stark dollar. I ett globalt perspektiv märktes inte oljeprisfallet så mycket vid pumpen pga vissa länder tog bort subventioner eller höjde skatter samt den relativt höga dollarkursen.

Oljekonsumtionen under 2015 och responsen på oljeprisfallet reflekterar även trender som är mer direkt relaterade till energipolitik och betydelsen av olja för ekonomin; oljans roll i den globala ekonomin minskar i betydelse, mängden konsumerad olja per ekonomisk enhet har minskat stadigt under de senaste årtiondena. Detta innebär att man inte på samma sätt som tidigare kan översätta BNP tillväxt i en ökning av oljekonsumtionen i den omfattning som man kunnat tidigare. En annan viktig faktor i konsumtionstrenden är att Kina, som under den senaste 10 åren stått för 60 % av den globala tillväxtkonsumtionen av olja, nu går in i en mindre energiintensiv fas i sin utveckling. Även på fordonssidan sker mycket med större fokus på bränsleeffektivisering. Redan idag säljs 3 av 4 passagerarbilar globalt sett där man mäter bränsleeffektivitet.

Inom OECD-länderna fortsätter enligt IEA:s prognoser den strukturella nedgången i oljeanvändningen. Framför allt i Europa och Japan som har de högsta skatterna på drivmedel. Efter 2020 sjunker användningen av olja i de flesta regioner

på grund av lägre ekonomisk tillväxt, alternativ till fossila drivmedel och bättre energieffektivitet inom de flesta sektorer. Brasilien är ett undantag där konsumtionen av olja förväntas öka även efter 2020. När man i "New policies scenario" tittar mer långsiktigt på efterfrågan på olja är det Kina och Indien som står för den stora oljekonsumtionen. Dessa länder förväntas stå för 45 % av den globala ekonomiska tillväxten fram till 2040. I Mellanöstern där oljeprodukter ofta är subventionerade och där även olja utgör en tredjedel av landets kraftsektor, ser man också efterfrågan på olja öka med 3,5 mbd till ca 11 mbd 2040. Subventionerna i fossil energi undergräver investeringar i förnybara alternativ.

BIODRIVMEDEL

Idag utgör biodrivmedel ca 4 % av transportbränslena globalt. Andelen biodrivmedel förväntas öka gradvis och prognosticeras av IEA till ca 4,3 % till 2020 på global nivå. Den globala kontexten för biodrivmedel förändras som ett resultat av den kraftiga nedgången i råoljepriset som inleddes 2014. Dock har nedgången i oljepriset hittills endast svagt påverkat produktionen av biodrivmedel, då konsumtionen av biodrivmedel främst drivs av politiska styrmedel och ofta inblandningsmandat.

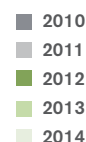
Att diesel- och bensinpriser sjunker pga lägre råoljepris innebär att biodrivmedel blir mindre konkurrenskraftiga när de jämförs med konventionella drivmedel. Den nya prisbilden på råolja blir en utmaning för biodrivmedelsindustrin, men det finns några viktiga faktorer som förväntas motverka det. Först och främst drivs konsumtionen, produktion och efterfrågan av biodrivmedel av politiska styrmedel som exempelvis inblandningskvoter snarare än priset. Under 2014 höjde ett flertal länder sina inblandningskvoter tillsammans med att kostnaderna för biodrivmedelsproduktion generellt har minskat över året. Även bättre skördar i USA och Europa har bidragit till lägre priser på grödan som i sin tur lett till lägre kostnad för produktionen. Skulle däremot det låga råoljepriset bestå under en längre period, kan påverkan på biodrivmedelssektorn globalt bli mer uttalad. Därmed finns vissa risker för att nya biodrivmedelsprojekt påverkas negativt.

I USA har användningen av etanol som inblandning i bensin nått en nivå på 10 % vilket är vad fordonsflottan klarar just nu. Det talar emot en ökning av efterfrågan på världens i särklass största marknad för drivmedelsetanol. Även i Europa har en negativ inställning från stora delar av miljörelsen fått EU-kommissionen att införa ett tak för grödebaserade råvaror.

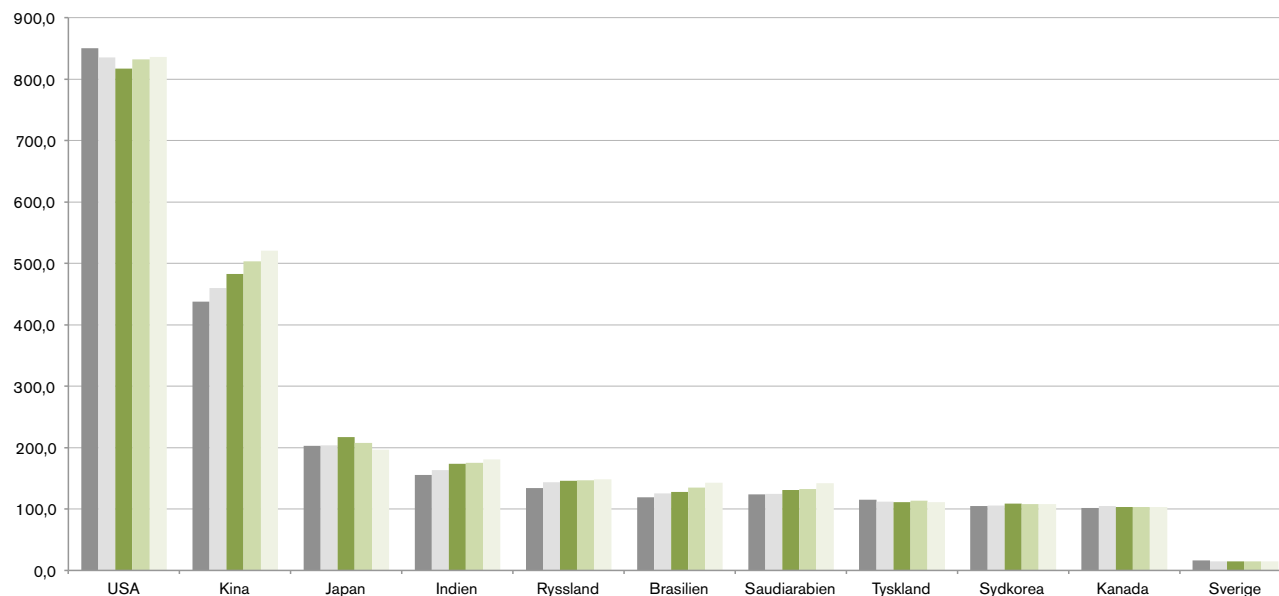
VÄRLDENS TIO STÖRSTA KONSUMENTLÄNDER AV OLJEPRODUKTER, ETANOL OCH BIODIESEL

Den globala konsumtionen steg med 0,8% 2014 jämfört med 2013. Flera av de större länderna ökade sin konsumtion medan Japan, Tyskland Sydkorea och Kanada minskade sin konsumtion under 2014. Som jämförelse visar grafen även Sverige. Den svenska konsumtionen ökade med 0,3% under 2014 och utgjorde 0,3% av den globala konsumtionen.

Källa: BP Statistical Review of World Energy



Miljoner ton



KLIMATPOLITIK I EUROPA OCH SVERIGE

Förutsättningarna för Sveriges klimatpolitik utgår från den europeiska klimatpolitiken. Den europeiska klimatpolitikens ramverk består av två delar. En del är ett handelssystem för utsläpp av växthusgaser från energiintensiv industri (ETS), den andra delen är ett avtal som fördelar nationella utsläppskvoter för medlemsländernas övriga utsläpp. EU:s ETS utsläppstak har bestämts för lång tid framöver och betyder att den nationella klimatpolitik som genomförs inom de sektorer som omfattas av ETS-systemet, inte har någon effekt på EU:s totala utsläpp. Den befintliga överenskommelsen för ländernas övriga utsläpp sträcker sig fram till 2020. I ländernas övriga utsläpp ingår bland annat transporter.

EU har enats om fyra klimat- och energipolitiska mål som ska vara uppfyllda till 2020. Dessa innebär att utsläppen av växthus-

gaser ska minska med 20 % i jämfört med 1990. Energianvändningen ska effektiviseras med 20 % jämfört med prognos. Andelen förnybar energi ska vara minst 20 % av all energi konsumtion. Andelen förnybar energi i transportsektorn ska vara 10 % på energibas.

EU har till 2030 satt som bindande målsättning på EU-nivå att unionens utsläpp av växthusgaser ska minska med 40 % samt att andelen förnybar energi ska vara minst 27 %. På området energieffektivitet finns ett vägledande mål med en ökning på minst 27 %.

För Sveriges del finns det än så länge inga energi- eller klimatpolitiska mål efter 2020, men det finns visioner. Sveriges vision är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till 2050 samt att fordonsflottan ska vara oberoende av fossila drivmedel till 2030. Visionen till 2050 har ännu inte översatts till

INTERVJU MED ENERGINMINISTER IBRAHIM BAYLAN

Vad är syftet med Energikommissionens arbete? Kommer transporter och drivmedel finnas med på något sätt?

Energikommissionens arbete handlar om att lämna underlag till en bred politisk överenskommelse om den långsiktiga energipolitiken, med fokus på 2025 och framåt. Översynen och överenskommelsen ska omfatta förutsättningar för produktion, överföring, lagring och användning av energi. Elförsörjningen är en viktig fråga för Sveriges utveckling och konkurrenskraft. Därför har kommissionen ett särskilt fokus på el.

Regeringens mål är att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. För att nå dit krävs att alla aktörer i samhället arbetar aktivt med att minska utsläppen. Vi har redan kommit långt i omställningen av värme- och elsektorn men på transportsidan är det mycket kvar att göra. Transporter är en del av Energikommissionen i den form att transportsektorns utveckling påverkar vårt framtida energisystem. Transportsektorn är en stor energianvändare och beroende på när och om fordonsflottan elektrifieras så påverkar det både mängden el som behövs och vad elnäten ska ha för funktion. (Drivmedel i sig är inte en del av Energikommissionens arbete.)

Vilka andra utredningar eller arbetskonstellationer kommer vara viktigast för att få med transporter och drivmedel i framtidens energipolitik?

Vi behöver ta rejäla kliv framåt för att göra transportsektorn fossiloberoende. Det är en komplex uppgift som involverar många aktörer. Regeringen har därför gett Energimyndigheten uppgiften att samordna energiomställning i transportsektorn.

För att uppnå regeringens ambitioner och klimatmålen behövs en koldioxidskatt med en stark miljöstyrande effekt som ger

användningen av förnybara alternativ och investeringar i nya gröna jobb förutsättningar att kunna fortsätta öka. Regeringen arbetar för att den svenska koldioxidskatten ska bli godkänd av EU. Under tiden har Sverige ett undantag från EU:s energiskatte- och statsstödsregler. Utan undantaget hade Sverige varit tvunget att införa full beskattning på biodrivmedel. Undantaget gäller tom 2018 för flytande drivmedel och tom 2020 för gas.

Vad ser du som den största utmaningen för att minska klimatutsläppen i Sverige och globalt?

I världen som helhet handlar det om att minska beroendet av fossila bränslen. Det handlar både om att använda den energi vi har tillgänglig på ett smartare sätt och att finna andra sätt att producera energi. För att vi ska lyckas måste vi samarbeta, det är A och O. Det är också viktigt att skapa ramverk så att ny teknologi får genomslag.

I Sverige är transportssystemet den stora utmaningen för att minska utsläppen och den negativa klimatpåverkan.

Vad är de viktigaste frågorna för under 2016 för Miljö- och Energidepartementet?

Viktigaste frågorna i kortform. Energi: Högre andel förnybar energi, Ett energisystem i utveckling samt Energikommissionen Klimat och miljö: Minskade klimatutsläpp, giftfri vardag, värdefull natur samt cirkulär biobaserad ekonomi.



Ibrahim Baylan, Energiminister

mål men ansvaret för att formulera dessa mål ligger hos Miljö-
målsberedningen som ska redovisa dessa i juni 2016.

Utredningen om en fossilfri fordonstrafik som genomfördes 2013
visade att om alla åtgärdspotentialer utnyttjades fullt, kunde
det vara möjligt att nå 90 % reduktion av koldioxidutsläppen
från 2010 till 2030. Därefter föreslogs ett mål om 80 % koldioxid-
reduktion av utsläppen från vägtrafiken. Enligt IEA är Sverige
ensamma om ambitionen om en fossiloberoende fordonsflotta
till 2030 och de menar att detta delmål inte är en kostnads-
effektiv plan för minskning av utsläppen.

STATSSTÖD FÖR HÅLLBARA BIODRIVMEDEL

Sverige har under lång tid använt koldioxidskatt som ett verk-
ningsfullt styrmedel. I december 2015 kom beskedet från EU-
kommissionen att man godkände det nuvarande svenska

systemet med skattenedsättning av hållbara flytande biodriv-
medel fram till utgången av år 2018 och för biogas till utgången
av 2020, förutsatt att inte överkompensation föreligger. Styr-
medlet för biodrivmedel som Sverige använder sig av med
skattenedsättning är Sverige i stort ensamt om i Europa, där
man främst använder olika typer av kvotplikt. Kvotplikt i
Europa hanteras oftast genom att drivmedelsbolagen åläggs
att blanda in en viss andel biodrivmedel i fossila drivmedel
och full skatt därmed tas ut på drivmedlet. Systemet innebär
att det är konsumenten som får betala för den kostnadsökning
som biodrivmedlet för med sig.

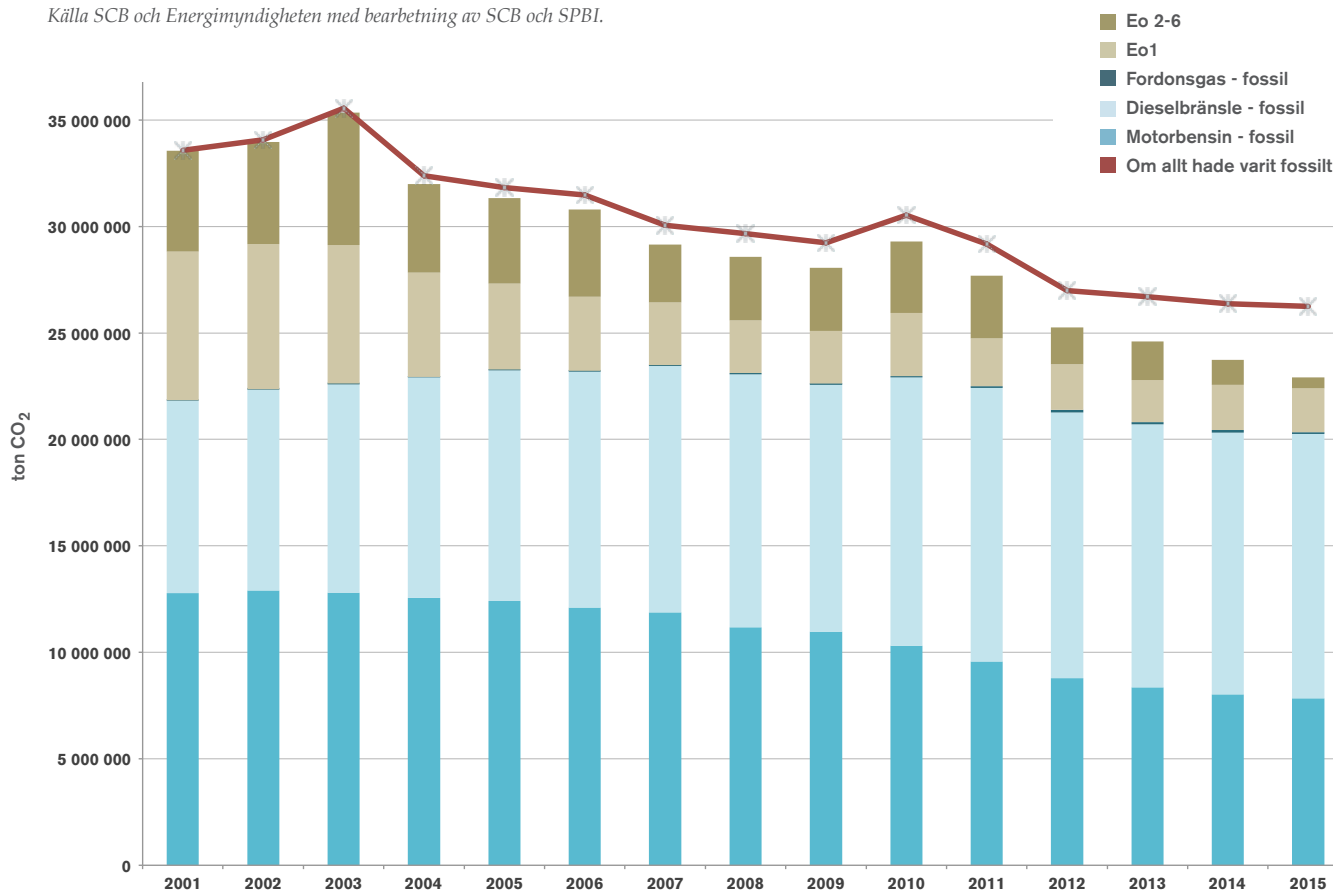
Det framgår i kommunikationen att EU-kommission anser att
skattenedsättning i sin helhet är ett statsstöd enligt unions-
rättens regler. Statsstödet måste vara godkänt av kommissionen
för att få tillämpas.

CO2 EMISSIONER FRÅN FOSSILA DRIVMEDEL OCH BRÄNSLEN

Under 2015 minskade koldioxidutsläppen från fossila drivmedel och bränslen med ca 0,8 miljoner ton jämfört med 2014. Minskningen förklaras i huvudsak av minskad användning av eldningsolja medan utsläpp från diesel ökade under året. Utsläpp från den ökade dieselanvändningen möts av minskade utsläpp från bensin.

Om inte biodrivmedel hade ersatt de fossila bränslena skulle koldioxidutsläppen ha varit ca 3,3 miljoner ton högre under 2015. 2015 års utsläpp på 23 miljoner ton var därmed nere i nivå med utsläppen runt 1955. Alla siffror är beräknade efter bränslenas innehåll av fossilt kol.

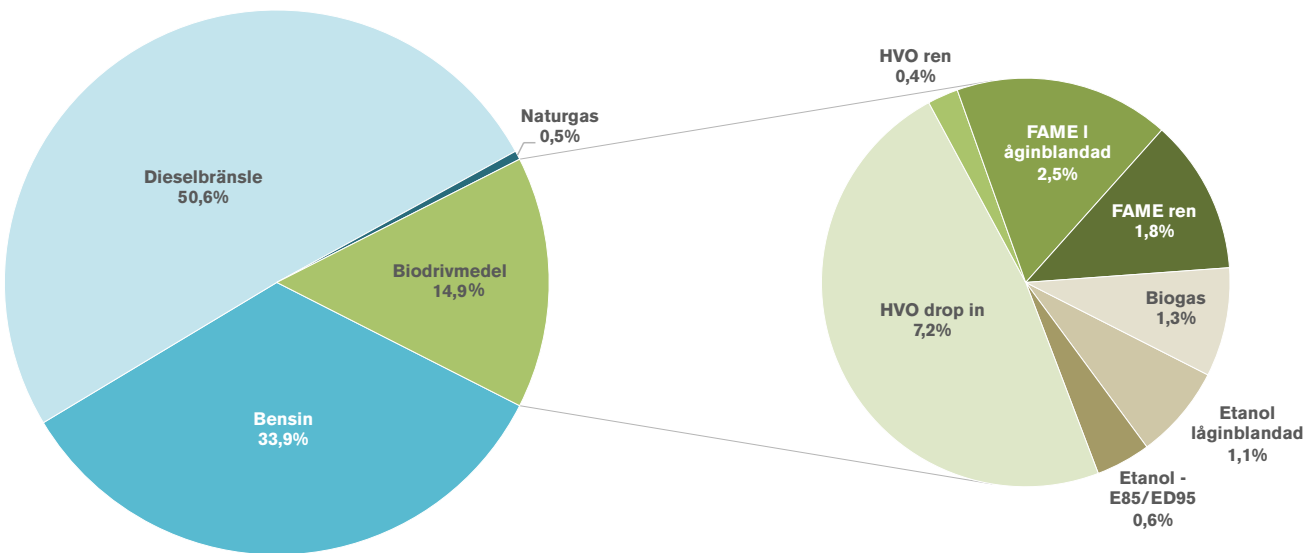
Källa SCB och Energimyndigheten med bearbetning av SCB och SPBI.



ANDEL FÖRNYBARA DRIVMEDEL I TRANSPORTSEKTORN 2015

Användandet av förnybara drivmedel ökade även under 2015 och utgjorde på energibas drygt 14,9% av transportbränslena. Andelen låginblandad etanol fortsätter att sjunka med minskade bensin- och E85 volymer. Ökningen av biodrivmedel under 2015 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 förnybartdirektivet 2009/28/EG för 2015 finns inte uppgiften vid Branschfaktas tryckning.

Källa SCB och Energimyndigheten med bearbetning av SCB och SPBI.



| | Energiinnehåll kWh/m ³ |
|-----------------------------|-----------------------------------|
| Bensin | 9 100 |
| Dieselbränsle | 9 800 |
| Naturgas (Nm ³) | 11,050 |
| Etanol | 5 900 |
| FAME | 9 170 |
| HVO | 9 450 |
| Biogas (Nm ³) | 9,800 |

| Bränslen för transportändamål | 2015 000 m ³ | Energi TWh |
|-------------------------------|----------------------------|---------------|
| Bensin | 3 465 | 30,02 |
| Dieselbränsle | 5 805 | 44,79 |
| Naturgas (Nm ³) | 41 821 | 0,46 |
| Biogas (Nm ³) | 116 239 | 1,14 |
| FAME låginblandad | 246 | 2,25 |
| FAME ren | 177 | 1,62 |
| Etanol låginblandad | 166 | 0,98 |
| Etanol - E85/ED95 | 97 | 0,57 |
| HVO drop in | 671 | 6,34 |
| HVO ren | 34 | 0,32 |
| Totalt | 168 721 | 88,50 |

SKATTER OCH DRIVMEDEL

I december 2015 och i januari 2016 höjdes skatten på fossila drivmedel i Sverige, och som en konsekvens av statsstödsreglerna även på RME och på etanol. Den årliga omräkningen av koldioxid- och energiskatt ska för bensin och diesel förutom den allmänna prisutvecklingen även beakta en schablonmässig BNP-utveckling på 2 procent.

Skatten på drivmedel är idag är ca 70 % av priset vid pump. På bensin med inblandning av 5 volymprocent etanol och energiskatt för etanol motsvarande 26 procent av energiskatten på bensin, är den totala skattepåverkan av skatthöjningen på

konsumentpriset på bensin ca 47 öre per liter exklusive moms och ca 58 öre per liter inklusive moms från och med januari 2016.

Om man räknar på prispåverkan för skatthöjningen på dieselpriset i konsumentled måste man utgå från vilken andel biodrivmedel som ingår. Vid 5 volymprocents inblandning av RME och 20 volymprocents inblandning av HVO blir den totala prisseffekten på dieselpriset för konsument med de beskrivna förutsättningarna ca 40 öre per liter exklusive moms och ca 51 öre per liter inklusive moms. Punktskatten för RME är 92 procent av punktskatten för energi på fossil diesel. HVO har fortsatt full punktskattenedsättning.

PRIS- OCH FÖRSÄLJNINGsutveckling AV DRIVMEDEL

Efter flera år med sjunkande försäljning av drivmedel på den svenska marknaden vände 2015 uppåt och slutade med en ökning på ca 2 % och slutade på totalt 9,8 Mm³. Dieselbränslet var det drivmedel som ökade mest med totalt ca 0,34 Mm³. Även fordonsgas ökade något och uppgick till 179 000 m³ i bensinekvivalenter. Att försäljningen steg under året beror på att de tunga transporterna ökade som en följd av en högre ekonomisk aktivitet. Övergången från bensinbilar till dieselbilar har planat ut på en hög nivå på ca 58 % en liten minskning på ca 1 % från 2014.

Försäljningen av diesel som sedan 2010 är det största bränslet i

den svenska mixen uppgick till 5,8 Mm³ för helåret 2015. Antalet personbilar som drivs med diesel är per 1 januari 2015 ungefär 1,2 miljoner med en nybilsförsäljning på ca 200 000 för 2015 ger det en uppskattad volym på ca 1,1 Mm³ eller knappt 20 % av den totala användningen av diesel. Till skillnad från bensinvolymen som har en klar länk till säsongen, är diesel försäljningen kopplad till den ekonomiska konjunkturen.

Försäljningen av bensin fortsatte att minska om än i en något lägre takt. Totalt sett uppgick försäljningen till 3,5 Mm³ vilket avrundat är på samma nivå som föregående år. Minskningen uppgick till 74 000 m³ eller drygt 2 %. Jämfört med toppåret 1989 på 5,9 Mm³ är nedgången hela 42 %. Antalet bensinbilar i landet minskar och sedan 2005 har antalet minskat med ca 0,9 miljoner och uppgick vid ingången av 2015 till ca 3,0 miljoner.

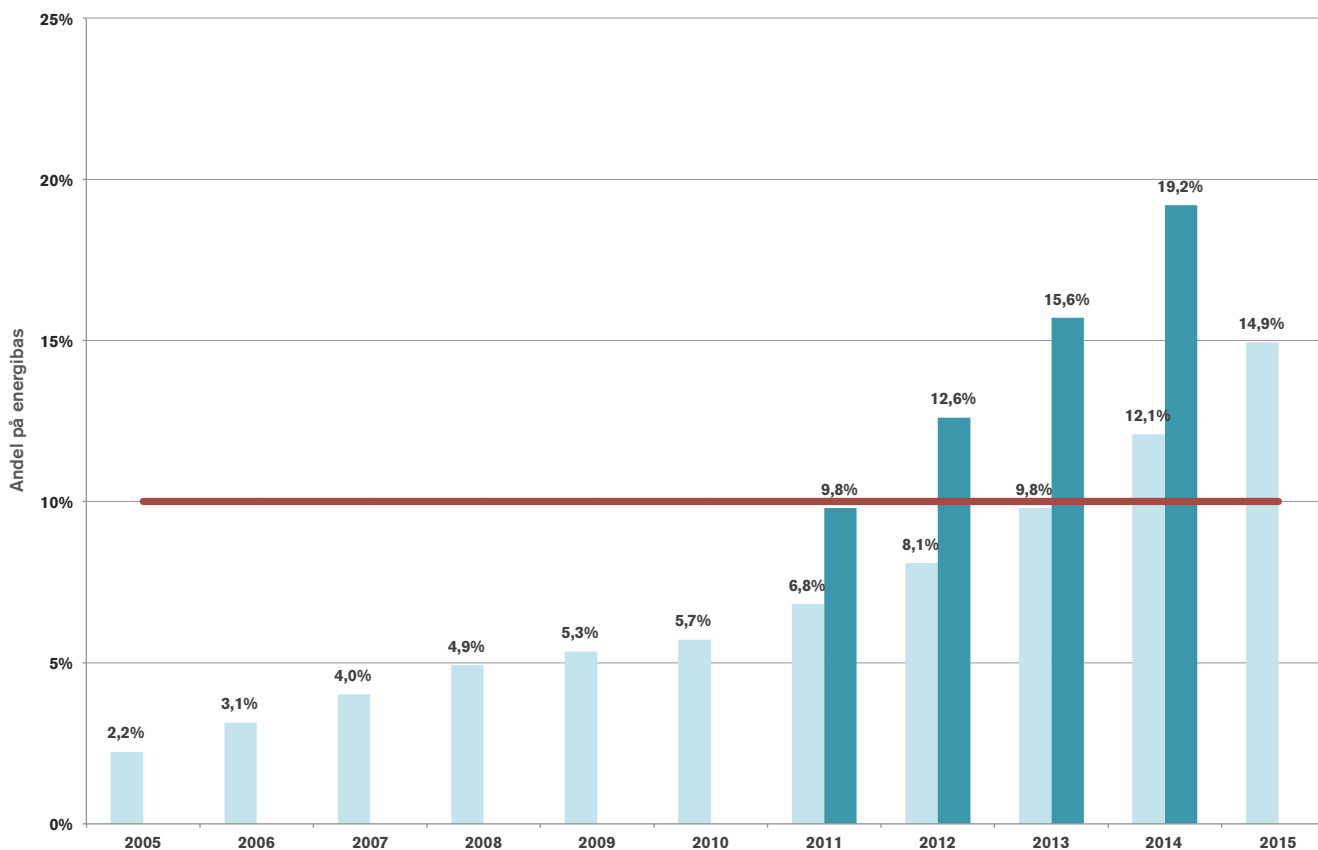
UTVECKLING I SVERIGE AV ANDEL FÖRNYBART I TRANSPORTSEKTORN

Beräkningar enligt direktiv och uttryckt på energibas.

Andelen förnybart i transportsektorn räknades ursprungligen enligt regler ur biodrivmedelsdirektivet. Sedan 2011 räknas det enligt Förnybartdirektivet. Skillnaden i beräkningarna är att el för järnväg räknas med samt att råvaror från avfall får dubbelräknas enligt Förnybartdirektivets sätt att räkna. Sveriges mål är att nå 10% i transportsektorn till 2020 ett mål som passerades redan 2013. För 2015 finns inte uppgifter för beräkning enligt Förnybartdirektivet vid Branschfaktas tryckning.

Källa SCB och Energimyndigheten med bearbetning av SCB och SPBI.

- Sveriges utfall räknat enligt Biodrivmedelsdirektivet
- Sveriges utfall räknat enligt Förnybartdirektivet
- Sveriges mål till 2020

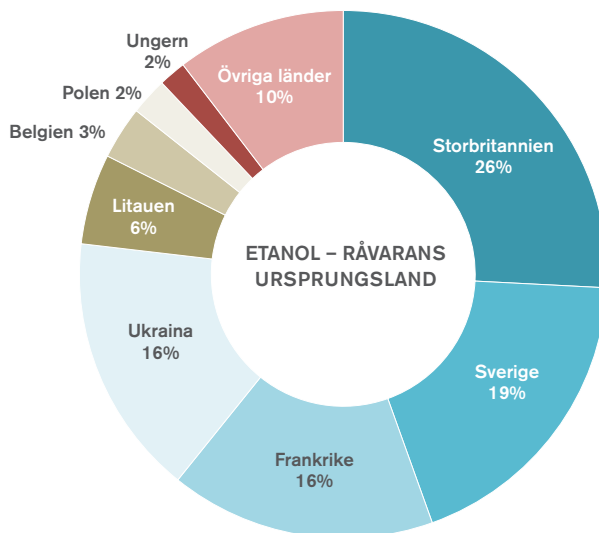
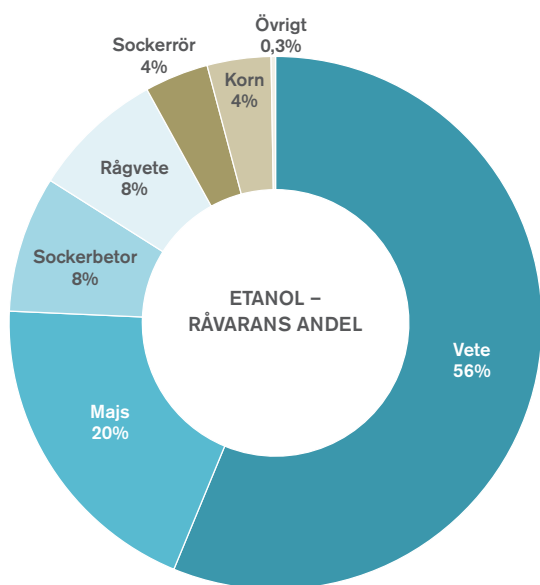


ETANOL RÅVAROR

Etanolen används som ersättning för bensin antingen genom låginblandning i bensin eller i drivmedlen Etanol E85 och ED95. Den genomsnittliga utsläppsminskningen för etanol under 2014 var 57% en minskning jämfört 2013 då utsläppsminskningen var 66%.

Vete och majs var den huvudsakliga råvaran vid framställningen av etanol under 2014. 26% av råvaran för etanolen som producerades under 2014 kom från Storbritannien. Ursprungsland avser här råvarornas ursprungsland, det vill säga i vilket land odlingen skett, eller i vilket land restprodukten eller avfallet uppstått.

Källa: Energimyndigheten, bearbetning av SPBI



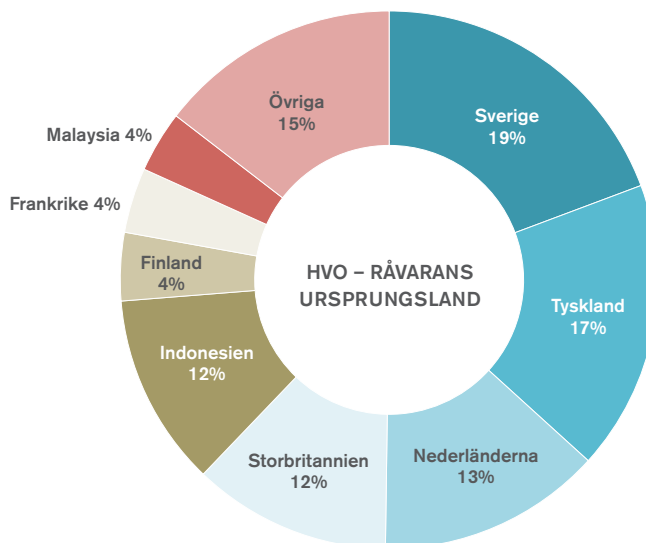
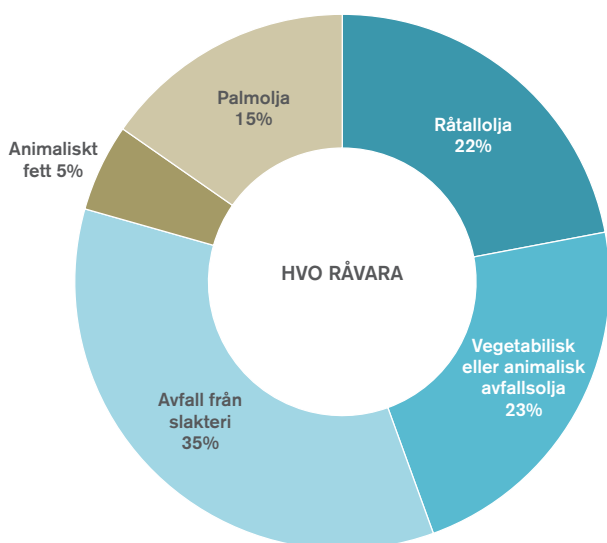
HVO RÅVAROR

HVO är en syntetisk diesel som har kemiska egenskaper som en vanlig diesel. Den genomsnittliga utsläppsminskningen för HVO under 2014 var 81% dvs samma nivå som under 2013.

Drygt 35% av HVO:n har under 2014 framställts ur avfall från slakteri. Råtallolja bidrog med 22%. (All palmolja baserad HVO som rapporteras omfattas av certifiering enligt ett av EU-kommissionen godkänt certifieringssystem). Sverige är det största ursprungslandet med 19% av den hållbara mängden.

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

Källa: Energimyndigheten, bearbetning av SPBI



Av de nyregistrerade personbilarna som såldes under 2015 dominerade förbränningsmotorn totalt och endast 0,8 % av bilarna var rena elbilar.

För etanolbränslet E85 var 2015 ett år då botten närmast gick ur försäljningen. Från redan låga nivåer sjönk försäljningen till 90 000 m³. Nedgången från 2014 var ca 40 % medan den i december månad var över 50 %. Från toppåret 2011 med en försäljning på 220 000 m³ har volymerna sjunkit med nästan 50 %. Fordonsgasens andel biogas i fordonsgaspoolen uppgick till 74 %.

PRISUTVECKLING

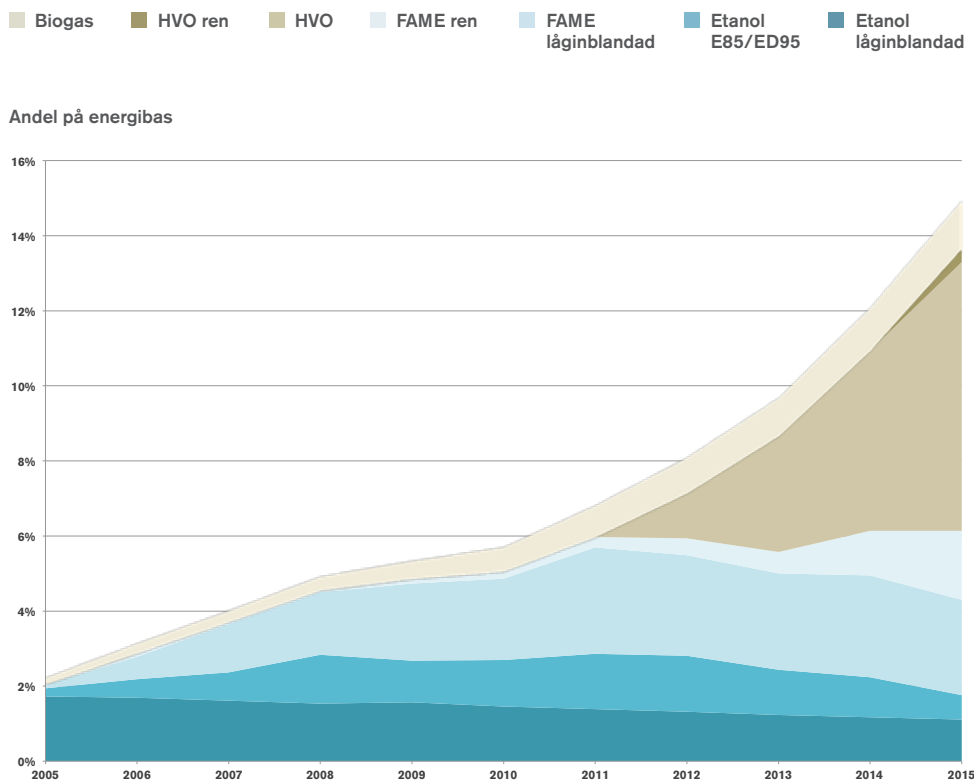
Konsumentpriset* på de färdiga produkterna bensin och diesel består i stort av tre element, priset på produkten på världsmarknaden, de två punktskatterna energiskatt och koldioxidskatt samt den bruttomarginal som drivmedelsleverantörerna behöver för att bedriva verksamheten. Den största delen av priset till konsument är skatten som uppgår till ca 70 % av priset. För bensin uppgick punktskatterna under 2015 till sammanlagt 5,85 kr/l fördelat på energiskatt 3,25 och 2,60 på koldioxidskatten. I den färdiga produkten blyfri 95-oktanig bensin ingår även 5 % etanol vilket påverkar skatten. Det genomsnittliga priset för bensin under 2015 uppgick till 13,36 kr/l varav momsen och punktskatterna stod för 2,67 respektive 5,57 kr/l och produktpriset uppgick till 3,73 kr/l. Det var en nedgång i

förhållande till 2014 på 0,97 kr/l. Den genomsnittliga teoretiskt beräknade bruttomarginalen blev därmed 1,39 kr/l. Det högsta priset inträffade under mitten av juli då konsumentpriset nådde 14,59 kr/l och årets lägsta bensinpris inträffade redan under januari månad då priset låg på 12,09 kr/l.

Det genomsnittliga konsumentpriset på diesel på den svenska marknaden under 2015 uppgick till 12,95 kr/l. Även det var en nedgång jämfört med 2014 och då med hela 1,25 kr/l. Det högsta priset inföll i slutet av april på 13,95 kr/l medan årets lägsta pris 11,45 kr/l kom i mitten av december.

För etanolbränslet E85 var 2015 ett mörkt år med kraftigt sjunkande volymer vilket har en direkt koppling till priset och jämförelsen med alternativet bensin. Då halten etanol typiskt sett varierar över året och ändras vid två tillfällen inför och efter vintern haltar genomsnittspriset som jämförelse men uppgick till 10,42 kr/l. Jämfört med 2014 är det en uppgång på 0,88 kr/l. Med hänsyn tagen till den energinackdel E85 har i förhållande till bensin är jämförpriset ca 14,08 kr/l bensin-ekvivalent. Det högsta priset på 11,93 kr/l noterades i mitten av december.

Genomsnittspriset på fordonsgas var under året 16,33 kr/kg vilket i en liter jämförelse med bensin är 10,89. Årets högsta pris 17,52 uppnåddes i mitten på juli medan årets lägsta pris 14,53 är från mitten av januari.

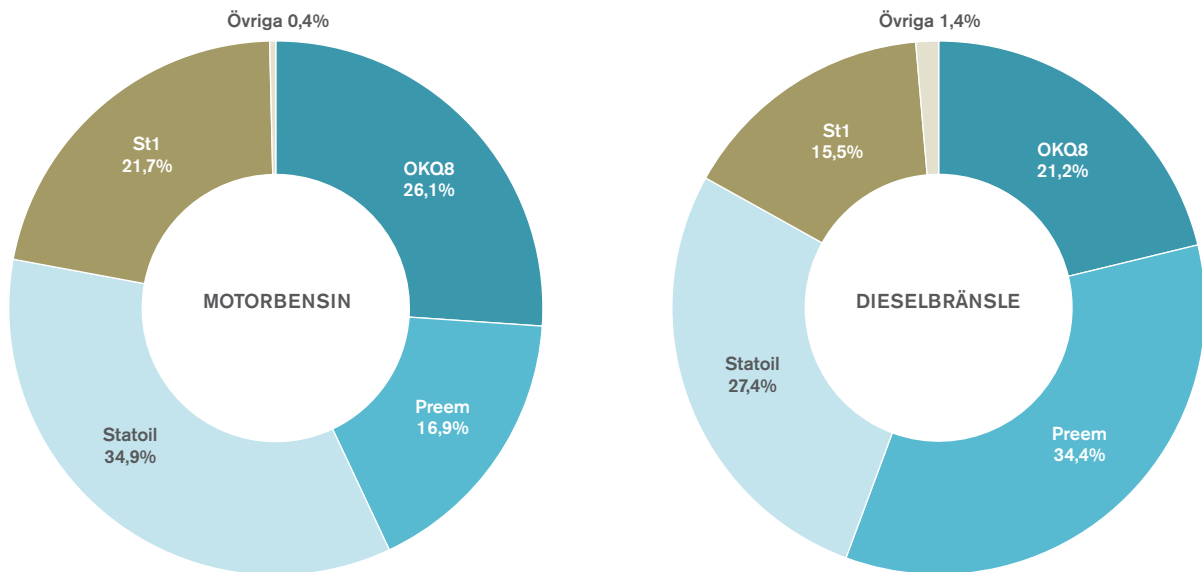


UTVECKLING AV OLIKA FÖRNYBARA DRIVMEDEL I TRANSPORTSEKTORN

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 standarder för bensin och diesel behövs vare sig nya fordon eller bränslepumpar och kundstocken finns redan. HVO bränslet fortsatte att öka under 2015, biobränslet processas eller blandas in i den fossila dieseln och den färdiga produkten uppfyller standarden för diesel. Låginblandning av etanol i bensin minskar som en följd av att bensinvolymerna sjunker. Fordonsgasen växer långsamt vilket får ses mot bakgrund av ett begränsat antal fordon och att pumparna har en hög investeringskostnad.

Källa SCB och Energimyndigheten med bearbetning av SCB och SPBI.

VOLYMER OCH MARKNADSANDELAR 2015



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

Källa SCB och Energimyndigheten med bearbetning av SCB och SPBI.

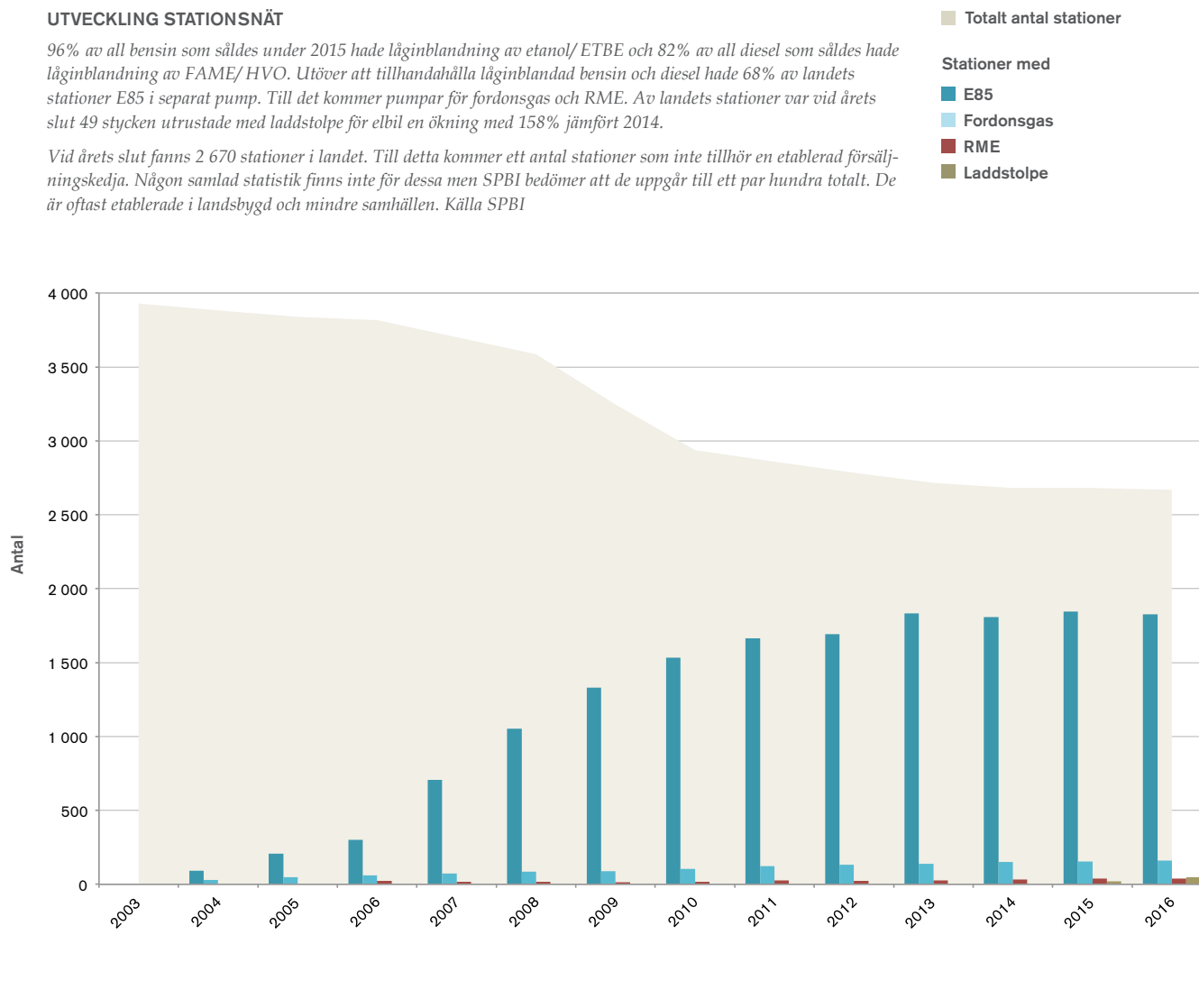
| FÖRETAG | MOTORBENSIN | | | DIESELBRÄNSLE | | | ELDNINGSOLJA 1 | | | ÖVR. ELDNINGSOLJOR | | | ÖVR. BRÄNSLEN | | |
|--------------------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|----------------|--------------|--------------|--------------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|
| | Volym | % 15 | % 14 | Volym | % 15 | % 14 | Volym | % 15 | % 14 | Volym | % 15 | % 14 | Volym | % 15 | % 14 |
| OKQ8 | 905 | 26,1 | 26,9 | 1 231 | 21,2 | 21,0 | 130 | 16,8 | 15,1 | 0,0 | 0,0 | | | | |
| Preem | 588 | 16,9 | 15,8 | 1 999 | 34,4 | 35,4 | 368 | 47,6 | 32,9 | 109 | 61,6 | 64,6 | | | |
| Statoil | 1 212 | 34,9 | 34,7 | 1 593 | 27,4 | 27,3 | 0 | 0,0 | 0,6 | 0,0 | 0,0 | | | | |
| St1 | 754 | 21,7 | 23,6 | 902 | 15,5 | 17,3 | 230 | 29,8 | 35,2 | 43 | 24,1 | 24,5 | | | |
| Övriga | 13 | 0,4 | -1,0 | 80 | 1,4 | -1,0 | 45 | 5,9 | 16,2 | 25 | 14,2 | 10,9 | 1 615 | 100,0 | 100,0 |
| Volym 2015, total | 3 471 | 100,0 | 100,0 | 5 805 | 100,0 | 100,0 | 773 | 100,0 | 100,0 | 176 | 100,0 | 100,0 | 1 615 | 100,0 | 100,0 |
| Volym 2014 | 3 545 | | | 5 467 | | | 800 | | | 405 | | | 1 629 | | |
| % förändring | -2,1 | | | 6,2 | | | -3,3 | | | -56,5 | | | -0,9 | | |



UTVECKLING STATIONSNET

96% av all bensin som såldes under 2015 hade låginblandning av etanol/ETBE och 82% av all diesel som såldes hade låginblandning av FAME/HVO. Utöver att tillhandahålla låginblandad bensin och diesel hade 68% av landets stationer E85 i separat pump. Till det kommer pumpar för fordonsgas och RME. Av landets stationer var vid årets slut 49 stycken utrustade med laddstolpe för elbil en ökning med 158% jämfört 2014.

Vid årets slut fanns 2 670 stationer i landet. 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. Källa SPBI



KOLDIOXIDUTSLÄPP

Koldioxidutsläppen från användningen av petroleumprodukter 2015 uppgick till 23 Mton. Det är en minskning med 52 Mton eller 69 % sedan toppåret 1971 på ca 75 Mton. Om man jämför 2015 med 2014 så är det en minskning som uppgår till 0,8 Mton. Användandet av biodrivmedel har minskat utsläppen med ca 3,3 Mton.

Alla siffror är beräknade efter bränslenas innehåll av fossilt kol.

ÖVRIGA BIODRIVMEDEL

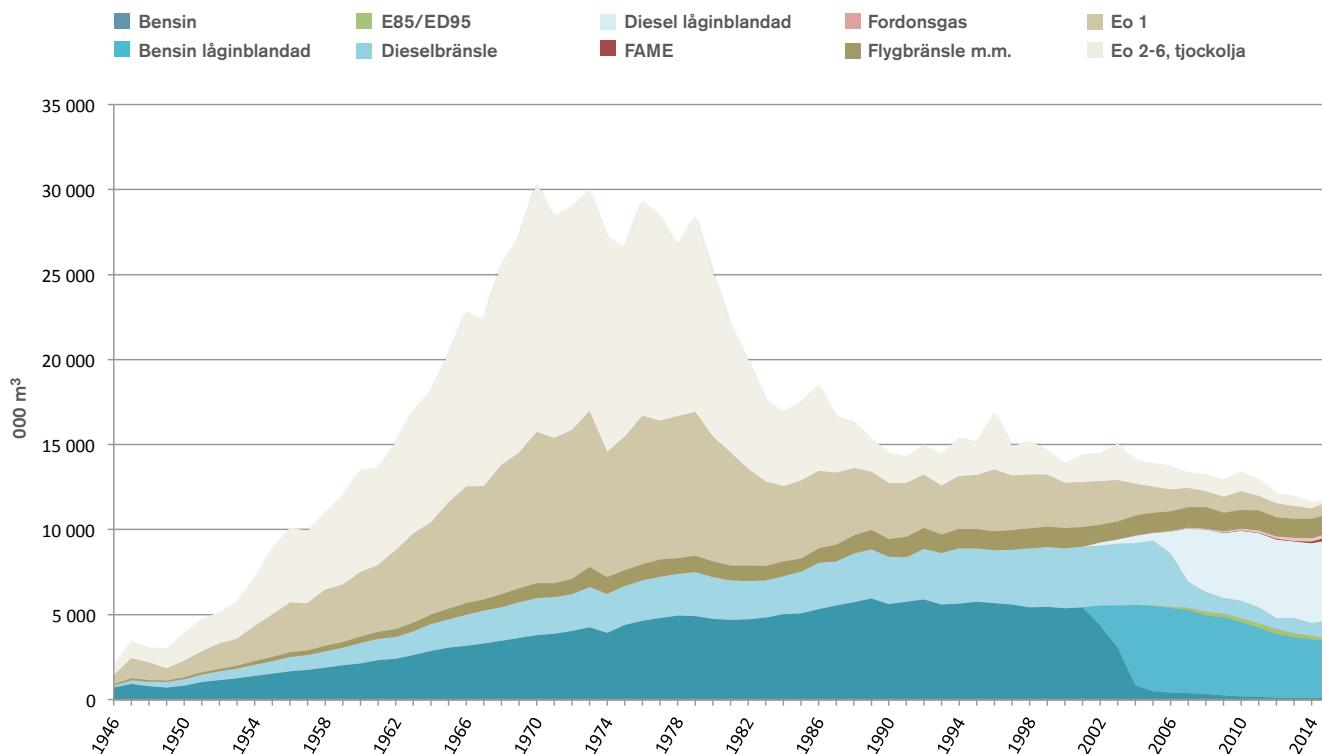
Av de fyra dominerande biodrivmedlen i Sverige är det HVO, som är ett dieselbränsle baserad på en förnybar råvara, det biodrivmedel som har haft den största försäljningsökningen de senaste åren. HVO kan användas både som drop-in bränsle

men även rent i tunga fordon som har tillverkarens godkännande. Användningen uppgick till 0,7 Mm³ vilket är en ökning med 0,3 Mm³ eller 61 %. Etanol kan användas i såväl etanol i lätta fordon som ett i det närmaste rent bussbränsle, ED95. Användningen av etanol för låginblandning summerade sig till 0,2 Mm³ medan användningen i bränslena ED95 och E85 stannade på 0,1 Mm³. Det är en nedgång på 0,06 Mm³ eller 38 % för ED95 och E85 vilket förklaras av nedgången i försäljningen av E85. FAME användningen uppgick till 0,4 Mm³. FAME kan även den användas som drop-in bränsle upp till 7 % eller rent som B100.

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

LEVERANSER AV PETROLEUMPRODUKTER OCH FÖRNYBARA DRIVMEDEL I SVERIGE, LÅNGTIDSSERIE

Källa SCB och Energimyndigheten med bearbetning av SCB och SPBI.



TABELL LEVERANSER AV BRÄNSLEN OCH DRIVMEDEL I SVERIGE (EXKL LEV TILL UTRIKES SJÖFART)

Drivmedel och bränsleleveranserna ökade under 2015 jämfört 2014, Bensinvolymerna fortsätter att minska medan dieselvolymer ökar vilket reflekterar förändringen i fordonsflottan. 97% av all bensin som såldes i Sverige under 2015 hade låginblandning av biodrivmedel. Motsvarande siffra för diesel låg på 85%. Till detta kommer hög-inblandade produkter som fordonsgas, ren FAME, E85 och ED95.

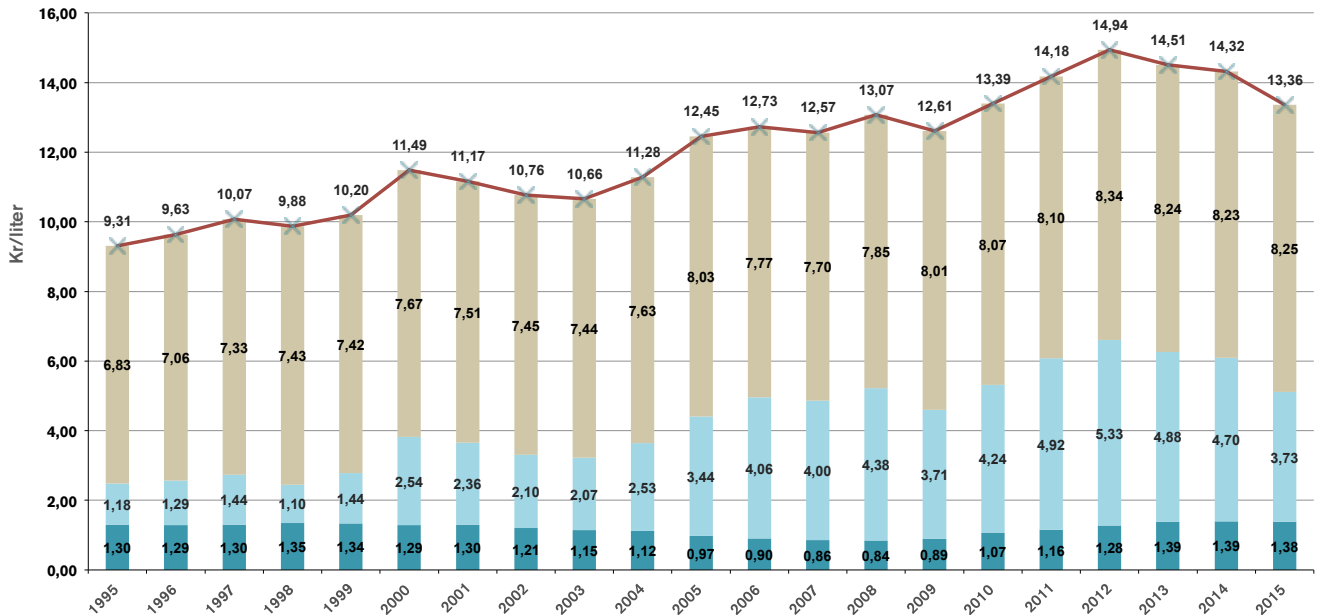
Källa SCB och Energimyndigheten med bearbetning av SCB och SPBI.

| Produktgrupp miljoner m3 | 2015 | 2014 | 2013 | 2010 | 1990 | 1980 | 1970 | 1960 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Motorbensin | 3,47 | 3,55 | 3,69 | 4,55 | 5,63 | 4,75 | 3,78 | 2,13 |
| - därav låginblandad | 3,33 | 3,46 | 3,58 | 4,35 | | | | |
| E85/ED95 | 0,11 | 0,18 | 0,21 | 0,22 | | | | |
| Dieselbränsle | 5,80 | 5,47 | 5,39 | 5,16 | 2,78 | 2,46 | 2,19 | 1,19 |
| - därav låginblandad | 4,76 | 4,69 | 4,48 | 4,12 | | | | |
| Ren FAME o ren HVO | 0,21 | 0,11 | 0,05 | 0,02 | | | | |
| Fordonsgas, (bensinekvivalent) | 0,18 | 0,18 | 0,17 | 0,10 | | | | |
| Flyg-/övriga bränslen | 1,11 | 1,15 | 1,14 | 1,08 | 1,05 | 0,91 | 0,88 | 0,38 |
| Eldningsolja 1 | 0,77 | 0,59 | 0,74 | 1,12 | 3,30 | 7,33 | 8,88 | 3,82 |
| Övriga eldningsoljor | 0,18 | 0,37 | 0,63 | 1,15 | 1,80 | 9,65 | 14,64 | 6,02 |
| Summa, miljoner m3 | 11,84 | 11,61 | 12,01 | 13,40 | 14,56 | 25,10 | 30,37 | 13,54 |
| Propan och butan, totalt i miljoner ton | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | - | - | - | - |

BENSINPRISER 1995 - 2015- 95 OKTAN, ÅRSMEDEL TAL I 2015 ÅRS PENNINGVÄRDE

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

Bruttomarginal Skatt
Produktkostnad Pumppris



LEVERANSER PER PRODUKT OCH FÖRBRUKARKATEGORI 000 m³

Inrikes leveranser ökade med 2% under 2015. Källa SCB och Energimyndigheten med bearbetning av SCB och SPBI.

| Kategori/Produkt | Bensin | Dieselbränsle | E85/ED95, FAME, HVO | Fordonsgas (bensinekvivalent) | Flygbränsle | Eo 1 | Eo 2-6 | Summa -15 | Summa -14 | 15/14 % |
|--|--------------|---------------|---------------------|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|------------|
| Samfärdsel exkl. utrikes sjöfart | 3 471 | 5 499 | 325 | 182 | 1 110 | 44 | 23 | 10 655 | 10 432 | 2,1 |
| Gruvor, mineralbrott och tillverkningsindustri | | 167 | | | | 194 | 122 | 484 | 499 | -3,0 |
| Övriga näringar | | | | | | 236 | 3 | 239 | 263 | -9,4 |
| En- och tvåbostadshus | | 0 | | | | 27 | 0 | 27 | 27 | -2,6 |
| Jordbruk, skogsbruk, fiske | | 103 | | | | 18 | 4 | 126 | 129 | -2,4 |
| Övriga fastigheter | | 6 | | | | 212 | 20 | 237 | 167 | 42,4 |
| Flerbostadshus | | 0 | | | | 6 | 0 | 6 | 7 | -9,0 |
| Stat, kommun, landsting, företag inom | | | | | | | | | | |
| fjärrvärme och elsektorn | | | | | | | | | | |
| - Kraftverk, gasverk | | 2 | | | | 3 | 0 | 6 | 15 | -63,0 |
| - Kraftvärme- och värmeverk | | 0 | | | | 17 | 3 | 20 | 22 | -10,7 |
| - Övrigt | | 0 | | | | 16 | 0 | 16 | 42 | -62,8 |
| Sekretesskyddade volymer | | 28 | | | | 0 | 0 | 28 | 6 | 373,3 |
| Summa inrikes leveranser | 3 471 | 5 805 | 325 | 182 | 1 110 | 773 | 176 | 11 843 | 11 609 | 2,0 |
| Utrikes sjöfart | | .. | | | | 885 | 1164 | 2 049 | 1 948 | 5,1 |
| Summa totala leveranser | 3 471 | 5 805 | 325 | 182 | 1 110 | 1 658 | 1 340 | 13 891 | 13 558 | 2,5 |

FÖRSÖRJNINGSBALANS 2015

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

Källa SCB och Energimyndigheten med bearbetning av SCB och SPBI.

| 000 m3 | Tillförsel | | Avgång | | | | Differens c) |
|------------------------|---------------|---------------|-----------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| | Import | Produktion | Raff. förbrukn. | Inrikes b) | Leveranser | Export | |
| Råolja | 23 382 | | 23 234 | | | 0 | 148 |
| Halvfabrikat | 536 | | -867 | | | 1 746 | -343 |
| Motorbensin | 2 263 | 6 656 | | 3 306 | | 5 147 | 466 |
| Lätt-/gasbensin, övr. | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Flygbränslen | 986 | 130 | | 1 110 | | 0 | 6 |
| Dieselbränsle och Eo 1 | 3 152 | 9 809 | 0 | 5 610 | 885 | 6 822 | -356 |
| Övriga Eo | 30 | 3 627 | 0 | 144 | 1 164 | 2 240 | 109 |
| Summa | 30 349 | 20 222 | 22 367 | 10 170 | 2 049 | 15 955 | 30 |

a) Pga olikhet i varuklassificering kan skillnad föreligga med motsvarande uppgifter i andra tabeller.

b) Låginblandning av etanol och FAME är ej med i leveransvolymen, uppgift om tillförsel saknas.

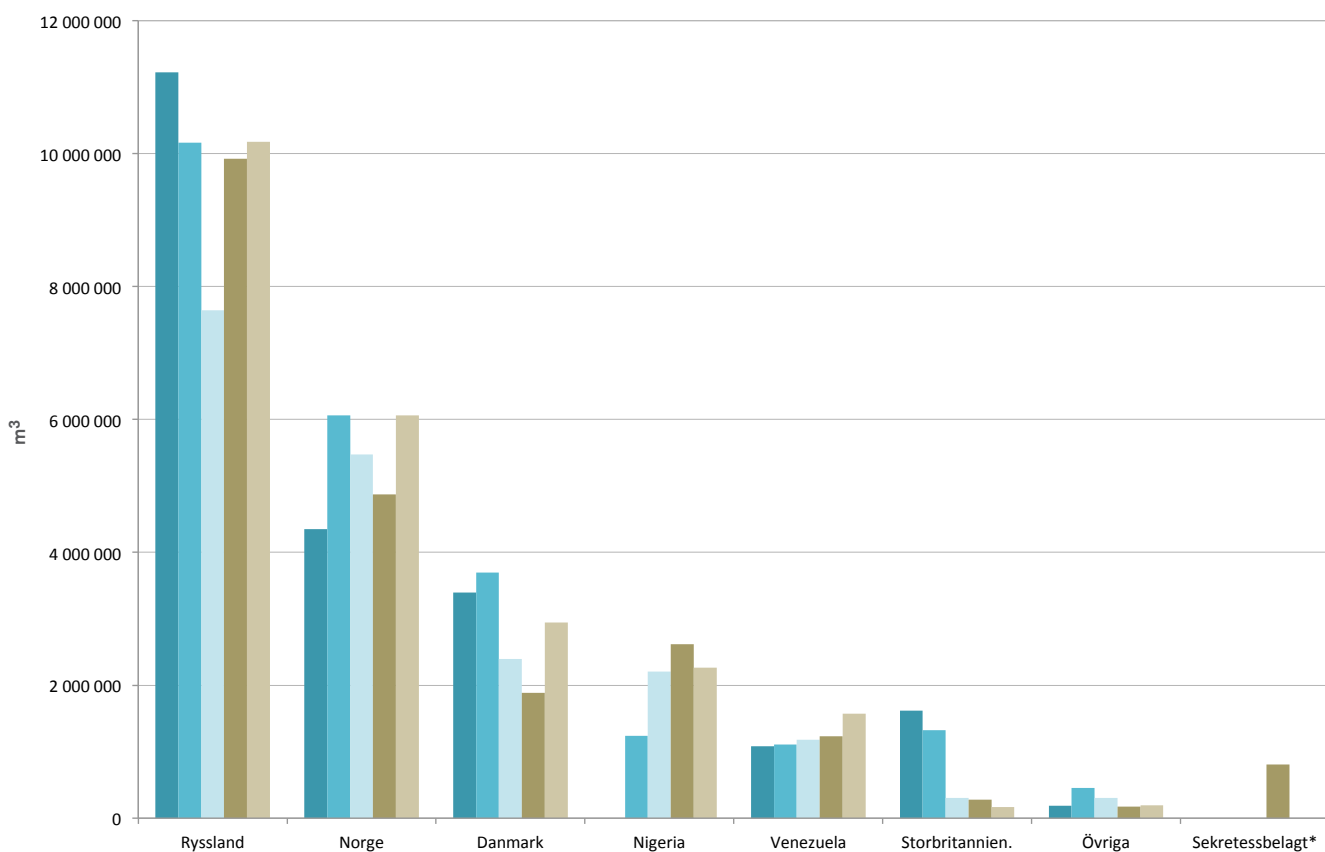
c) Huvudsakligen lagerförändringar.

RÅOLJEIMPORT

Råoljeimporten steg från 21 782 863 m3 under 2014 till 23 381 155 m3 under 2015. Sverige tar råolja i huvudsak från Ryssland och Nordsjön.

*Från 2014 har SCB sekretessbelagt vissa volymer för att skydda uppgiftslämnaren.

Källa SCB och Energimyndigheten med bearbetning av SCB och SPBI.



Medlemmar i SPBI

LANTMÄNNEN
Box 30192
104 25 Stockholm
Tel: 010-556 00 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 SVERIGE AB
Box 1029
172 21 Sundbyberg
Tel: 08-555 480 00

CIRCLE K SVERIGE AB*
118 88 Stockholm
Tel: 08-429 60 00

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

Kommittédeltagare

AIR BP SWEDEN AB
Box 8107
104 20 Stockholm
Tel: 08-772 23 20

* Circle K Sverige AB hette tidigare Statoil Fuel & Retail Sverige AB.

ALMER OIL & CHEMICAL STORAGE AB
Cisternvägen
805 95 Gävle
Tel: 026-66 56 50

INTER TERMINALS SWEDEN AB
Smörjoljegatan 21
418 34 Göteborg
031-64 83 00

NESTE OIL AB
Strandvägen 7 A
114 56 Stockholm
Tel: 070-534 80 55

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

SHELL AVIATION SWEDEN AB
Gustavslundsvägen 22
16751 Bromma
Tel: 08-578 230 50

SKANDINAVISKA BENSIN AB DIN-X
Drottninggatan 7
252 21 Helsingborg
Tel: 042-24 84 00

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

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: "Oil Market Report"
International Energy Agency:s "World Energy Outlook 2010-2015"
Renewable Fuels Association "2015 ethanol industry outlook"
Konjunktur Institutet "Miljö, ekonomi och politik 2015"
Nordea e-market
BP Statistical Review of World Energy
SCB, Statistiska Centralbyrån
OPEC Bulletin
EIA
EM, Energimyndigheten
Fuels Europe Annual Review 2015
FO Lights
www.spbi.se
www.spimfab.se
www.regeringen.se
www.europarl.europa.eu
www.eia.dov.gov
www.sweden.gov.se
www.trafikverket.se
www.energigas.se



Ulf Soahn
VD



Göran Lindell
BITRÄDANDE
DIREKTÖR OCH VD
SPIMFAB



Ebba Tamm
PRODUKT- OCH
MILJÖSPECIALIST



Per Brännström
VD SMC OCH
HMS-ANSVARIG



Sofie Quant
KOMMUNIKATIONSCHEF



Anne Öberg
ADMINISTRATIV ASSISTENT