



SPBI *Branschfakta 2015*

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

VERKSAMHETS BESKRIVNING	
SPBI	2
SPIMFAB	2
SMC	2
ÅRSKRÖNIKA	3
Världen: MARKNADEN	4
Världen: PRODUKTION	6
Världen: KONSUMTION	8
Sverige: ENERGI OCH KLIMAT	10
Sverige: PRIS- OCH FÖRSÄLJ- NING SUTVECKLING	14
Sverige: FÖRSÄLJNING	17
Sverige: IMPORT	19
SPBI:S MEDLEMSFÖRETAG	20

FÖRKLARINGAR

mbd	<i>miljoner fat per dag</i>
mboe	<i>miljoner fat oljeekvivalenter</i>
hl	<i>hektoliter = 100 liter</i>
m ³	<i>kubikmeter = 1000 liter</i>
Mm ³	<i>miljoner kubikmeter</i>
Mton	<i>megaton = miljoner ton</i>
Gton	<i>gigaton = miljarder ton</i>
%e	<i>% på energibas</i>
Nm ³	<i>Normalkubikmeter (1 Nm³ fordonsgas motsvarar energi- mässigt ca 1,14 liter bensin</i>

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. Verksamheten som bland annat består i att företräda branschen, sprida information och kunskap samt att fortbilda i frågor som rör branschen bedrivs både av SPBI och dotterbolaget SPBI Service AB (fortsättningsvis benämns de två som SPBI). 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 större volymer. 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.

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 mediesammanhang.

På 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 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 sett 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 tre år lång period med stabila oljepriser fick sitt abrupta och relativt oväntade slut under hösten 2014. Redan under tidig höst började signaler komma som indikerade att Saudiarabien tillsammans med Förenade Arabemiraten och Kuwait inte tänkte verka för en sänkning av den självpåtaga produktionskvoten inom OPEC på 30 mbd råolja utan att hellre försöka bibehålla sina marknadsandelar. På en marknad med stigande produktion och en allt svagare efterfrågeutveckling leder det omedelbart till sjunkande priser. Priset föll i två snabba perioder från ca 100 \$/fat via ett tillfälligt stopp på runt 80 för att mot slutet av året hamna på ca 60 \$/fat. Komplexiteten i marknaden ökar därmed kraftigt då det inte längre fanns en uttalad prisnivå att utgå ifrån. Då efterfrågan inte påverkas så snabbt kommer den anpassning som måste till för att priset skall stiga igen komma från utbudssidan. De dyraste investeringarna kommer att stryka på foten först, och var det uppstår kommer vi att få se under 2015. Det är inte nödvändigtvis den nytilkomna amerikanska skifferoljeutvinningen som har lägre totalkostnad även om de har den snabbaste anpassningstiden mot bakgrund av den kontinuerliga börning som krävs för att upprätthålla produktionsnivån.

Året bjöd även på överraskningar när det gäller användning av biodrivmedel. En stor och dessutom negativ kom när regeringen ansåg sig tvingad att dra tillbaka förslaget till kvotplikt av biodrivmedel som skulle trätt i kraft 1 maj 2014.

”Det oklara läget för biodrivmedel skapar en hel del osäkerhet vilket negativt kommer att påverka de nödvändiga investeringarna i ökad kapacitet.”

Det sedan länge framarbetade förslaget förutsågs inte få EU-kommissionens godkännande varför regeringen drog tillbaka det. Istället fick Sverige lite på nåder fortsätta med den skattenedsättning för biodrivmedel som använts hittills.

Positivt var dock den ökande användningen av biodrivmedlet HVO som bl.a. genom en konsekvens av den utökade skattenedsättningen ökade till 439 000 m³ och därmed ökade den totala andelen HVO till 4,8 %. Räknet enligt biodrivmedelsdirektivet uppgår den svenska andelen förnybart i transportsektorn till 12 % med ett mål till 2020 på 10 %. Det oklara läget för biodrivmedel skapar en hel del osäkerhet vilket negativt kommer att påverka de nödvändiga investeringarna i ökad kapacitet.



Kommissionen har under året förstärkt sin negativa inställning till biodrivmedel baserade på grödebaserade råvaror genom de tilläggsregler kring statsstöd som kom i juli. Där framgår att möjligheter till statsstöd är begränsade för biodrivmedel baserade på grödebaserade råvaror efter 1 januari 2016. Inställningen försvårar kraftigt för länder som Sverige som har en klart högre ambition när det gäller minskningen av koldioxidutsläppen från transportsektorn. Ambitionsnivån inom EU för förnybart totalt inom energi uppgår till 27 % enligt de nyligen antagna målen till 2030. Transportandelen av de 27 % är inte urskiljda, men med en ambition på högre nivåer för elgenerering blir konsekvensen en klart lägre ambitionsnivå för transportandelen.

IEA pekar i 2014 års utgåva av World Energy Outlook på en viss tillbakagång i tillväxten för biodrivmedel efter den tidigare relativt snabba uppgången. För Europa anger IEA exempelvis en dryg dubbling till 2040. 2013 låg användningen av biodrivmedel på ca 5 %.

Båda dessa fakta ska jämföras med den förra svenska regeringens ambitionsnivå om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och man kan då konstatera att Sverige går i rejäl otakt med EU som i sin tur går i otakt med världen.

Frågan om raffinaderiindustrins internationella konkurrenskraft började komma i fokus 2012 efter en uppmärksammas konkurs. Det arbete som EU-kommissionen då startade upp med en s.k. fitness check har ännu inte genomförts men har fortfarande aktualitet. Ytterligare europeiska raffinaderier har försvunnit under 2014. Kommissionens arbete kommer att gå ut på att förstå hur stor påverkan de politiska beslut som fattats i Europa har påverkat den Europeiska raffinaderiindustrins konkurrenskraft. Sveriges intresse i frågan borde vara stort då det är en betydande exportindustri. Dessutom finns möjligheter att öka produktionen av biodrivmedel inom raffinaderiets verksamhet vilket gör dem till en viktig del i omställningen till en fossiloberoende transportsektor.

DEN GLOBALA MARKNADEN

Den globala oljemarknaden präglades av en rejäl justering av priset på råolja under hösten. Detta i bjärt kontrast mot de tre senaste åren med ett väldigt stabilt pris på Brent råolja på ca 110 \$/fat. I praktiken sattes priset i rullning när Saudiarabien m.fl. började ge rabatter till sina framför allt asiatiska kunder och signaler började leta sig ut om att de kunde tänka sig acceptera ett lägre pris, snarare än att verka för en sänkning av den självpåtagna begränsningen på 30 mbd som OPEC har haft sedan en tid. OPEC:s möte i slutet på november 2014 beslutade följaktligen att inte ändra den gemensamma produktionskvoten på 30 mbd.

Bakgrunden är att den ökande produktionen av råolja ifrån framför allt USA:s skifferfyndigheter men även Kanada och Brasilien har fortsatt sina ökningar. USA ökar sin produktion i en takt på ca 1 mbd per år och förväntas göra så i ytterligare ett par års tid. Om den senaste tidens prisfall kommer att påverka det radikalt återstår att se. Den globala produktionen under 2014 ökade snabbare än konsumtionsökningen som skrivits ned flera gånger under 2014. Sammantaget satte detta press på priset nedåt vilket tog fart när det stod klart att OPEC inte skulle ändra kvoten. Den upptinade situationen mellan Iran och västvärlden har ännu inte lett till några ökningar i Irans produktion som stadigt ligger på strax under 3 mbd.

Den pågående konflikten i Syrien och Irak har ännu inte påverkat produktionen i någon större omfattning. Irak fortsätter att producera i en ökande takt och ligger stadigt över 3 mbd. Behovet av investeringar är dock stort och det är sannolikt att de har påverkats med effekter framöver som följd. Libyen

har under året haft stora interna problem vilket har påverkat produktionen fram och tillbaka men ligger alltid under 1 mbd.

Totalt sett har tillgången på olja ökat under 2014 och låg runt årsskiftet på ca 94 mbd vilket är en ökning mot samma tid föregående år på ca 2 mbd. Ökningen är nästan jämt fördelad mellan OPEC och icke OPEC med en liten övervikt på icke OPEC.

När det gäller konsumtionen håller trenden i sig med låg ökningstakt i efterfrågan även om en viss ökning kunde konstateras under 4Q 2014. OECD-länderna fortsätter sin minskning som grupp betraktat med en uppbromsning mot slutet av året mest beroende på en förbättrad ekonomisk utveckling i USA. Takten i nedgången gick från -1,8 % till -1,2 % med indikation om en fortsättning in i 2015. Japan fortsätter överraska med en kraftigare minskning än förväntat p.g.a. den recession som återkom under hösten. Sammantaget innebär det att Asien slutade på minus.

Icke OECD-länderna är de som står för ökningen vilket har varit trenden under senare år. Totalt står de för ca 47 mbd vilket är en uppgång på 2,4 % jämfört med föregående år. Det är en påtaglig minskning mot tidigare trend som legat närmare 4 % i ökningstakt. Sämre ekonomisk utveckling i Kina, Ryssland och Brasilien är huvudförklaringen. För 2015 har prognoserna reviderats ned under i stort sett hela året och ökningstakten förväntas nu bli under 1 mbd.

Den globala marknaden för biodrivmedel fortsatte sin stadiga men låga ökning även under 2014 med ca 0,2 mbd och landande på totalt 2.2 mbd, eller ca 1.4 när man jämför i oljeekvivalenter. Ökningstakten förväntas däremot minska

USD/Fat



RÅOLJEPRISUTVECKLING

Brent började året på 108 dollar per fat och kostade i genomsnitt 62 dollar per fat under december. Prisrasen under 2014 reflekterar ett överutbud på marknaden och grundar sig dels i USA:s utvinning av skifferolja och dels i Saudiarabiens m.fl. försvar av marknadsandelar, läs mer under rubriken "Den Globala Marknaden".

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

Källa: OPEC Bulletin

■ Brent ■ WTI

År och månad



som en konsekvens av lägre investeringar och de politiska styrmedel som diskuteras i Europa och till viss del i USA. Etanol står för ca 75 % av den globala produktionen och användningen av biodrivmedel och USA är dominanten med mer än 50 % av den totala produktionen och konsumtionen med Brasilien på knappt 30 %. Det innebär att de tillsammans står för ca 80 % av den globala produktionen och konsumtionen. Även om det har öppnats ett antal produktionsenheter för cellulosabaserad etanol under året är det den grödebaserade etanolen som i praktiken står för all etanolproduktion. Biodieselanvändningen står i praktiken för de återstående ca 25 % som i sin tur i ett globalt perspektiv är FAME. Här är det EU som dominerar med ca 40 % av den totala produktionen och konsumtionen med USA på andra plats med knappt 20 % följt av Brasilien, Argentina m.fl. på ungefär samma nivå ca 10%. Den produktion av HVO som vi ser i Sverige och Europa har ännu inte tagit någon påtaglig fart utanför Europa, men länder som USA ligger långt fram med planer vilket gör att det kan förväntas en ökning inom några år även utanför Europa. HVO är liksom i varierande grad som övriga biodrivmedel dyrare än sina fossila motsvarigheter, vilket gör att de är beroende av politiska styrmedel för att utvecklas.

En genomgång av handelsmönstret för EU visar på ett fortsatt importbehov av diesel och lätt eldningsolja på en nivå av ca 26 miljoner ton för 2012. Det är en liten minskning och importnivån ligger därmed på ca 16 % av behovet. Konsumtionen av Flygfotogeton uppgick till ca 50 tusen ton med en importandel på ca 30 %. Överskottet på bensin fortsätter att vara stort och exporteras till USA, ca 20 miljoner ton och till Afrika och Asien med ca 13 respektive 6 miljoner ton.

PRISUTVECKLING

Efter tre år av stor prisstabilitet på marknaden blev 2014 ett år med stora förändringar. Det började med ett pris på Brent

råolja på ca 108 \$/fat vilket var i nivå med de tre senaste årens genomsnitt. Därefter pendlade priset på ungefär samma nivå med en högsta notering från slutet av juni på ca 115 \$/fat. Efter en fortsatt lugn period fram till september då signalerna från Saudiarabien med flera om att överge försvaret av ett råoljepris på 100 \$/fat genom sänkt produktion började komma ut sjönk priset för första gången under året igenom 100 dollar-nivån. Priset fortsatte stegvis nedåt genom 90-nivån under oktober och 80-nivån i november för att efter OPEC:s möte i slutet av november då beslutet om att lämna produktionskvoten oförändrad gå igenom såväl 70- som 60-nivåerna i december. Årets sista notering låg på 58 \$/fat. Det genomsnittliga priset på Brent under 2014 stannade på 99 \$/fat.

Då priset på dollar steg under året motverkade det en del av nedgången som översatt till kronor per liter gav ett genomsnittspris för 2014 på 4,3 att jämföras med 4,4 kr per liter för 2013. På årets sista dag handlades råolja för 2,85 kr/l.

Produktpriserna måste i praktiken följa råoljepriset då det är den gemensamma råvaran vilket var fallet även under 2014. Det internationella bensinpriset började året på 960 \$/ton motsvarande 4,7 kr/l och slutade på 541 motsvarande 3,18 kr/l. Genomsnittet blev 923 \$/ton motsvarande 4,7 kr/l med hänsyn taget till dollarkursens utveckling. Högsta noteringen kom som vanligt under sommarmånaderna då efterfrågan är som störst nämligen i slutet av juni och var då 4,81 kr/l eller 1083 \$/ton.

Det internationella priset på diesel är mer kopplat till den ekonomiska utvecklingen och konsumtionen av lätt eldningsolja. Det högsta priset kom redan de första dagarna i januari och stannade på 792 \$/ton eller 5,16 kr/l. Prisutvecklingen var därefter ganska stillsam fram till priset på råolja började sjunka då även priset på diesel sjönk. Den lägsta nivån nåddes den 31 december på 451 \$/ton eller 3,52 kr/l. Genomsnittspriset för diesel hamnade på 706 \$/ton eller 4,82 kr/l.

Biodrivmedlen följer inte samma mönster som de fossila av förklarliga skäl. Inteminstärskördesituationen för råvarans samt alternativ användningen att räkna med. Etanolpriset 2014 var klart lägre än under 2013 med en högsta notering på 58 €/hl i augusti med ett genomsnittligt pris på ca 50 €/hl. Den lägsta nivån för året kom i början på december med 46 €/hl. Genomsnittet för 2014 stannade på ca 50 €/hl och översatt till svenska kronor i bensinekvaliteter blev det ca 7,0 kr/l. En klar minskning i förhållande till 2013 då det genomsnittliga priset hamnade på 8,9 kr/l.

Prisutvecklingen för FAME hade en något högre volatilitet under 2014 jämfört med 2013. Den högsta nivån på 1160 \$/ton var klart lägre än för 2013 och liksom den lägsta nivån på 897 \$/ton under den sista handelsdagen under året. Genomsnittspriset hamnade på 1040 \$/ton. Med hänsyn taget till det något lägre energiinnehållet i FAME jämfört med diesel blir genomsnittspriset för 2013 ca 7,6 kronor per liter.

OLJEPRODUKTION

Enligt IEA:s new policies scenario stiger produktionen av olja från 87 mbd, miljoner fat per dag till 104 mbd 2040. Produktionen av konventionell råolja ligger på ca 68 mbd 2030. Detta hänger mycket på investeringar i Mellanöstern, som blir den huvudsakliga globala källan till tillväxt i oljeproduktion, när ökningen i produktionen utanför OPEC förväntas börjar falla tillbaka ca 2020.

I början av 2020 förväntas länderna utanför OPEC att producera ca 56 mbd råolja, nästan 12 mbd mer än år 2000. 2040 förväntas dock produktionen utanför OPEC att falla tillbaka till 51 mbd, vilket är ungefär som dagens nivåer och därefter väntas en nedåtgående trend. Tillväxten i oljeproduktion under perioden fram till 2040 kommer främst från USA, Kanada och Brasilien. Övriga delar av världen där råoljeproduktionen ökar utanför OPEC är Kazakstan. I Europa, Ryssland, Asien och Afrika förväntas ingen tillväxt under perioden.

Oljeproduktionen inom OECD Europa förväntas falla till 2,2 mbd till 2040, jämfört med dagens produktion på 3,3 mbd.

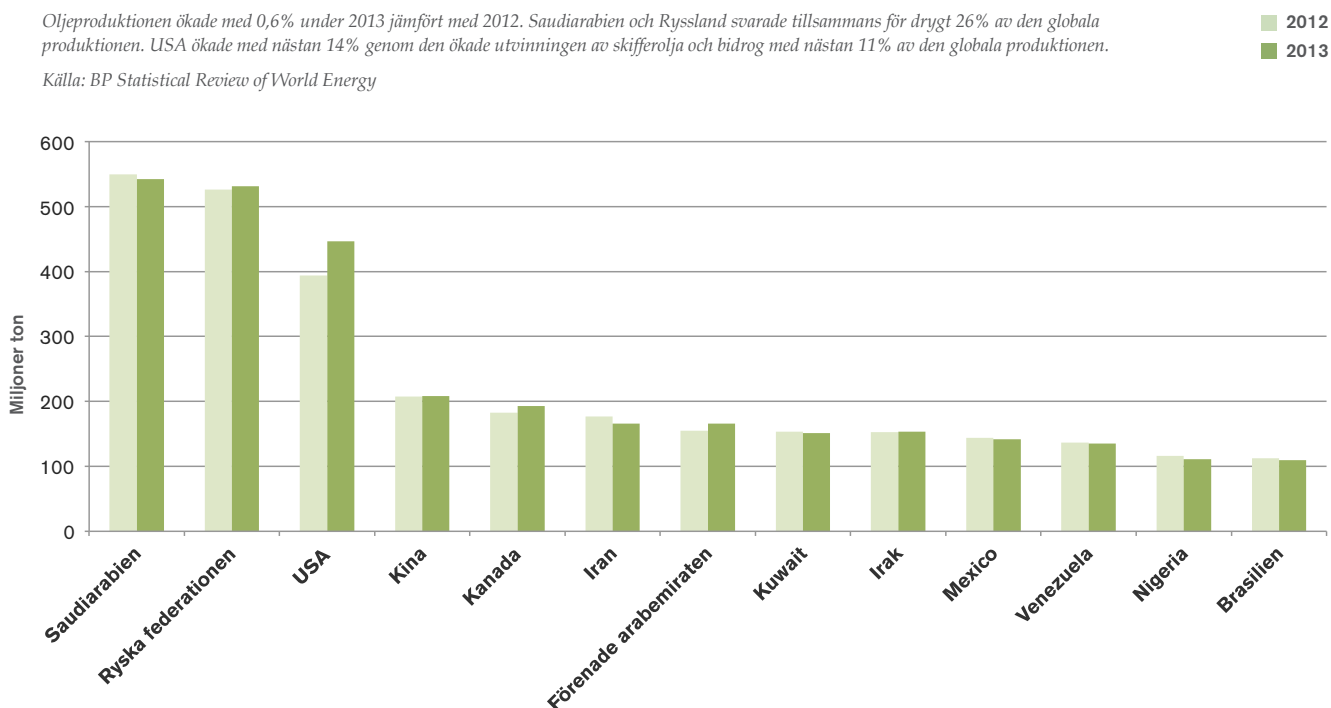
Oljeproduktionen inom OPEC förväntas öka svagt till 2020 med ca 0,6 mbd från 37 mbd 2013. Därefter ökar dock takten i produktionen med 5,9 mbd till 2030 och till 49,5 till 2040. Händelserna i Irak och Libyen har visat på risker för oljeproduktion i de regionerna. Den risken förväntas få fortsatt betydelse framöver. IEA menar att om inte tillräckliga investeringar görs får vi förvänta oss en råoljemarknad med större volatilitet och osäkerhet.

Innan nedgången i råoljepriset hösten 2014, låg priset relativt stabilt sedan 2011 på ca 100 dollar per fat. På produktionssidan i USA har tillgången varit mycket god med en produktion på ca 10 miljoner fat per dag. Ökningen i produktionen av skifferolja och påverkan på marknaden, vägdes till en början upp av mindre produktion från andra delar, utvinningsprojekt som försenades samt geopolitisk oro i Mellanöstern och Afrika.

VÄRLDENS STÖRSTA RÅOLJEPRODUCENTER

Oljeproduktionen ökade med 0,6% under 2013 jämfört med 2012. 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 11% av den globala produktionen.

Källa: BP Statistical Review of World Energy



BIODRIVMEDELSPRODUKTION

Efter förbättringar inom energieffektivitet, är alternativa drivmedel såsom biodrivmedel, naturgas och el den viktigaste åtgärden för att minska koldioxidutsläppen från trafiken. Den största minskningen kommer genom användning av biodrivmedel, där användningen tredubblas till 2040 i IEA:s New policies scenario och ersätter ca 4,5 mbd petroleumprodukter. Utöver detta sker även ökningarna inom naturgasanvändning och försäljningen av elfordon.

I de flesta fall kan inte biodrivmedel inom transportsektorn konkurrera med petroleumprodukter, utan stöd. Anledningarna till detta varierar beroende på drivmedel och land. Olika politiska styrmedel är därmed nödvändiga. Som inom andra områden så kan tekniska genombrott eller minskade kostnader leda till en snabbare anpassning av nya fordon och drivmedelsteknologi.

En snabb ökning av det förnybara inom värme, kraft och biodrivmedel driver upp andelen förnybart av den primära energimixen från 13 till 19 procent i "New policies scenario" till 2040. Konkurrenskraften fortsätter att stärkas men subventioner är nödvändiga för fortsatt utveckling och kostnadsbild. Användningen av förnybar energi för kraftkällor, värmeproduktion och biodrivmedel förväntas sänka koldioxidutsläppen med 7,2 Gt, gigatonnes till 2040. Besparingen av koldioxidutsläpp 2012 var 3 Gt.

Biodrivmedelsproduktionen ökade måttligt under 2013 i relation till den stora ökningen under 2006-2010. Det finns några viktiga politiska inriktningar som är viktiga att notera i det sammanhanget. I USA har ett försök gjorts att retroaktivt bygga upp en statlig produktionskatteskatt på biodiesel, som misslyckades. Det amerikanska naturvårdsverket EPA, har lagt fram ett förslag om att minska produktionen av både den totala delen biodrivmedel och avancerade biodrivmedel pga lägre efterfrågan och då framstegen i avancerade biodrivmedel varit begränsade. Inom EU och det föreslagna energi- och klimatpaketet till 2030 finns det inga bindande mål för biodrivmedel efter 2020. Indien som idag har en inblandningsnivå av etanol på 5 % arbetar för att snabbt höja detta till 10 % och i ett längre perspektiv ännu högre. Osäkerheten kring styrmedlen innebär svårigheter med att förutsäga utvecklingen i ett kort och medellångt perspektiv.

BIODRIVMEDELSPRODUKTION I USA

I USA minskar beroendet av importerad olja och vid sidan av skifferoljebloomen är den främsta orsaken den allt större användningen av etanol. 2005 toppade importberoendet av råolja som då var på 60 %, 2013 var siffran 35 %. Utan de ca 49 Mm³ etanol hade importberoendet av råolja 2013 i stället varit 41 %. Den amerikanska etanolproduktionen under 2013 ersatte mängden bensin raffinerat från ca 462 mbd råolja.

LÄNDER MED DE STÖRSTA RESERVERNA

Proved reserves vid utgången av 2013. Med proved reserves avses generellt volymer som i framtiden kan utvinna med idag känd teknik och dagens ekonomiska förutsättningar. Totala reserver för 2013 på 238,2 miljarder ton är 2,4 miljarder ton högre än motsvarande uppgift för 2012 med de största ökningarna i Ryssland och Venezuela.

Källa: BP Statistical Review of World Energy

	Miljarder ton	Andela av total	R/P ratio antal år
Venezuela	46,6	17,7%	> 100,0
Saudiarabien	36,5	15,8%	63,2
Kanada	28,1	10,3%	> 100,0
Iran	21,6	9,3%	> 100,0
Irak	20,2	8,9%	> 100,0
Kuwait	14,0	6,0%	89,0
Förenade arabemiraten	13,0	5,8%	73,5
Ryska federationen	12,7	5,5%	23,6
Libyen	6,3	2,9%	> 100
Nigeria	5,0	2,2%	43,8
US	5,4	2,6%	12,1
Summa	209,4	87,0%	--
Hela världen	238,2	100%	53,3

Det är lika mycket som USA:s råoljeimport från Venezuela och Irak tillsammans.

I USA infördes 2005 RFS, Renewable Fuel Standard, vilket sedan utökades 2007. RFS innebär att drivmedelsbolagen i USA åläggs att blanda in ökande andel förnybara drivmedel i bensin och diesel med målet att uppnå ca 132 Mm³ förnybara drivmedel 2022. RFS har inneburit att USA minskat beroendet av importerad råolja, stimulerat investeringar i ny teknik, bidragit till lägre bensinpris, minskat växthusgasemissioner från transporter och bidragit till jobbskapande.

ENERGIPERSPEKTIV OCH TRENDER

IEA:s scenario, "New policies scenario" innebär att nuvarande och planerade politiska åtgärder för att minska klimatpåverkan genomförs. IEA prognostiserar utifrån detta scenario att efterfrågan på energi globalt ökar med 37 % från 2012 till 2040. Tillväxttakten på energi var snabbare under tidigare årtionden och att tillväxttakten saktar ner beror främst på effekterna av ökad energieffektivitet och strukturella förändringar i den globala ekonomin där företräde ges till mindre energiintensiva aktiviteter. Andelen fossila bränslen minskar mellan 2012-2040.

Olja, naturgas och kol utgör var för sig ungefär en fjärdedel av efterfrågan, medan förnybar energi och kärnkraft utgör den resterande delen. Olja är fortfarande den enskilt största delen, medan det förnybara växer snabbast. Nästan all tillväxt i efterfrågan på energi kommer från länderna utanför OECD. Kina är den dominerande kraften bakom tillväxten i den globala efterfrågan under de kommande årtiondena och står för en tredjedel av ökningen. Efter 2025 tar Indien över och efterfrågetillväxten avtar i Kina.

KONSUMTION AV OLJA

Olja fortsätter att vara den enskilt största energikällan fram till 2040 enligt IEA:s New policies scenario, andelen av den totala efterfrågan faller dock från 31 % 2012 till 26 % 2040. Tillväxttakten i efterfrågan sjunker gradvis, från 0,9 % årligen fram till 2020. I volym ökar dock den prognosticerade efterfrågan på olja från 90 mbd 2013 till 104 mbd 2040. Nästan all ökning i efterfrågan på olja härrör från transporter, industri och petrokemi. För varje fat minskad oljeanvändning inom OECD-länderna ökar användningen av olja utanför OECD med två fat eller mer. USA:s oljekonsumtion är den som minskar mest i absolut tal. Kinas konsumtion av olja fortsätter att öka och 2030 förväntas man ta över USA:s roll som den största oljekonsumenten i världen. Kinas efterfrågetillväxt

minskar dock 2030 pga en gradvis minskning i ekonomisk tillväxt och genom statliga åtgärder för att öka energi-effektiviseringen inom transporter.

Nigeria och Indien är två länder som kraftigt subventionerar oljeanvändning. Dessa två länder har den högsta tillväxttakten i efterfrågan på olja till 2040. Och år 2040 två och en halv gång så hög mot dagens nivåer, främst på grund av en stark tillväxt inom transporter.

Japan är det land som har den snabbaste nedgången i användning av olja. Mellan 2013 och 2040 tappar Japan 40 % av dagens konsumtion. Detta sker genom energieffektivisering, mättnadseffekter inom transportsektorn och som en effekt av den minskade användningen av olja inom kraftsektorn. Nedgången ska ses i perspektivet av en snabb ökning av oljeanvändning efter kärnkraftsolyckan i Fukushima.

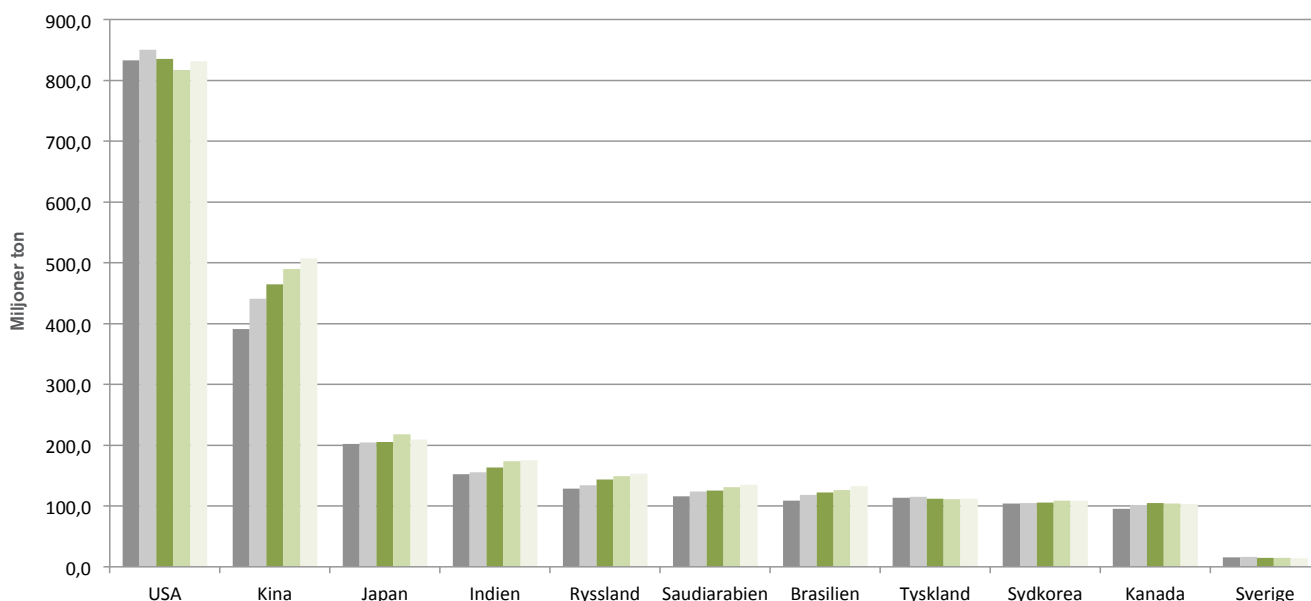
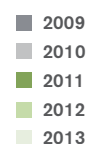
KONSUMTION AV BIODRIVMEDEL

Den årliga konsumtionen av biodrivmedel globalt har tredubblats sedan 2005, från 1,1 % till 3,2 % av de totala vägtransporterna 2012. Ökningsgraden har dock saktat ned under de senare åren, främst pga finanskrisen och förord politik som bidragit till att konsumtionen av drivmedel minskat. Detta tillsammans med dåliga skördar i vissa länder och styrmedel

VÄRLDENS TIO STÖRSTA KONSUMENTLÄNDER AV OLJEPRODUKTER, ETANOL OCH BIODIESEL

Den globala konsumtionen steg med 1,4% 2013 jämfört med 2012. Med undantag av Japan ökade de större konsumentländerna sin förbrukning under 2013. Den svenska konsumtionen sjönk med 2% under 2013 och utgjorde 0,3% av den globala konsumtionen.

Källa: BP Statistical Review of World Energy



” Andelen förnybart som primär energikälla förväntas nå 15 % 2040 ”



som påverkat biodrivmedlens konkurrenskraft negativt har dragit ner konsumtionsökningen. Som ett resultat av lägre efterfrågan än förväntat har även investeringar i produktionsanläggningar minskat dramatiskt på alla stora marknader. Investeringarna som var på topp 2007 med 28 miljarder dollar, sjönk 2010 till 6,5 miljarder dollar och var 2012 2,9 miljarder dollar. I New policies scenario ökar den globala konsumtionen av biodrivmedel från 1,3 miljoner fat per dag i mboe dvs oljekvivalenter till 2,2 mboe 2020 och 4,6 mboe 2040. Biodrivmedel förväntas stå för 8 % av vägtransportenergin 2040 och det är etanol som kvarstår som den ledande biodrivmedelsprodukten och ökar sin globala andel från 66 % 2012 till 72 % 2040. Biodieselproduktionen ökar också, men inte lika snabbt.

I New policies scenario är konsumtionen av biodrivmedel främst att härleda till USA, Europa och Brasilien. Dessa regioners totala del av biodrivmedelskonsumtionen sjunker dock från 90 % 2012 till 70 % 2040. Detta främst på grund av växande konsumtion i Kina och fler länder i Asien.

Utsikterna för biodrivmedel framöver globalt är direkt kopplade till inblandningskvoter och andra marknadspåverkande politiska

stödåtgärder. I exempelvis Indien diskuterar man att höja inblandningsnivån av etanol i bensen till 10 %. Detta är något som man inte räknat med i New policies scenario.

I USA är det framför allt RFS, Renewable Fuel Standard som introducerades 2005 och utökades 2007, som är det som driver användningen av biodrivmedel framåt. Nu finns RFS 2 som kräver ökande miniminivåer på inblandning av biodrivmedel i bensen och diesel varje år till totalt 136 miljarder liter till 2022.

Inom EU har andelen biodiesel ökat inom flytande bränslen för transporter och nådde 5 % 2012. I New policies scenario fortsätter andelen att växa och drivs på av förnybarhetsdirektivet som har som mål att nå 10 % förnybar energi i transporter 2020.

Andelen förnybart som primär energikälla förväntas nå 15 % 2040, siffran var 8 % 2012. Användningen av biodrivmedel ökar också under den här perioden, från 1,3 miljoner fat per dag till 4,6 miljoner fat per dag. En allt ökande del av detta kommer från avancerade biodrivmedel efter 2020.



SVENSK MILJÖPOLITIK REGERINGENS KLIMAT- OCH MILJÖMÅL TILL 2020

Klimatmålen till 2020 innebär 40 procent minskning av klimatutsläppen, minst 50 procent förnybar energi av den totala energianvändningen, 20 procent effektivare energianvändning i jämförelse med 2008 och minst 10 procent förnybar energi i transportsektorn. Det 40 procentiga klimatmålet gäller jämfört med 1990 och avser de sektorer som inte ingår EU:s utsläppshandelssystem

Den förra regeringen presenterade tre handlingsplaner för omställningen: fossiloberoende fordonsflotta, ökad energi-effektivisering och främjandet av förnybar energi. Nuvarande regering med Energiminister Ibrahim Baylan har presenterat ett blocköverskridande arbete inom en Energikommission där en del av transporterna med betoning på elbilar kommer att ingå.

MILJÖMÅLSBEREDNINGEN

För att ta reda på hur ett klimatpolitiskt ramverk för en långsiktig klimatpolitik skulle kunna se ut, har regeringen gett Miljömålsberedningen i uppdrag att utreda detta. Miljömålsberedningen är en parlamentarisk kommitté med representanter från 7 av riksdagspartierna samt sakkunniga och experter utsedda av regeringen, där syftet är att skapa tydlighet och stabilitet på vägen mot ett långsiktigt klimatmål. I Miljömålsberedningens arbete ingår även att föreslå ett nytt långsiktigt klimatmål för Sveriges minskning av nationella utsläpp av växthusgaser till år 2050, med en ungefärlig utsläppsbana och med de mål i övrigt som beredningen finner lämpligt. Miljömålsberedningens resultat ska redovisas senast

den 15 februari 2016. Det är miljöminister Åsa Romson som är ansvarig minister för Miljömålsberedningen och Anders Wijkman är ordförande.

ILUC

I ett tillägg till bränslekvalitetsdirektivet och förnybartdirektivet har kommissionen försökt hantera ILUC (Indirect Land Use Change). ILUC faktorer innebär att förändrad markanvändning som exempelvis skogs- och betesmark omvandlas till jordbruksmark för biodrivmedelsproduktion, förmodas leda till att annan produktion som exempelvis livsmedelsproduktion trängs undan. Detta kan i sin tur leda till högre grad av omvandling av skogsmark till jordbruksmark för livsmedelsproduktion i andra länder, vilket därigenom orsakar ökade utsläpp av växthusgaser.

I förnybartdirektivet bestämdes bindande mål om att andelen förnybar energi ska utgöra minst 20 % av den totala energianvändningen inom EU 2020 och att andelen förnybar energi i transportsektorn ska uppgå till minst 10 % på energibas i medlemsländerna. I båda dessa direktiv ingår hållbarhets-kriterierna samt att bränslet måste uppfylla en viss miniminivå av växthusgasutsläppsminskning, idag 35 % för att accepteras. Kravet skärps under perioden och uppgår för befintliga produktionsanläggningar till 50 % reduktion av växthusgaser från januari 2017. Det pågår även arbete om att påverkan från indirekt markanvändning ska tas in vid beräkningen av målpuffyllelsen efter 2020 de så kallade ILUC-faktorerna.

Bland annat med hänvisning till ILUC vill kommissionen se ett tak på grödebaserade biodrivmedel som får räknas in i

medlemsländernas måluppfyllelse vad gäller förnybar energi. Kommissionens förslag är att endast 7 % av måluppfyllelsen till 2020 får ske med grödebaserade biodrivmedel. Kommissionen har även skärpt kraven för statsstöd från och med 2016, då möjligheterna till skattenedsättning begränsas.

ILUC-processen har pågått en längre tid och det finns åsiktskillnader mellan såväl politiska grupperingar som mellan medlemsländerna. Frågan behandlas av rådet och parlamentet under våren 2015 då beslut beräknas komma.

STYRMEDEL FÖR BIODRIVMEDEL

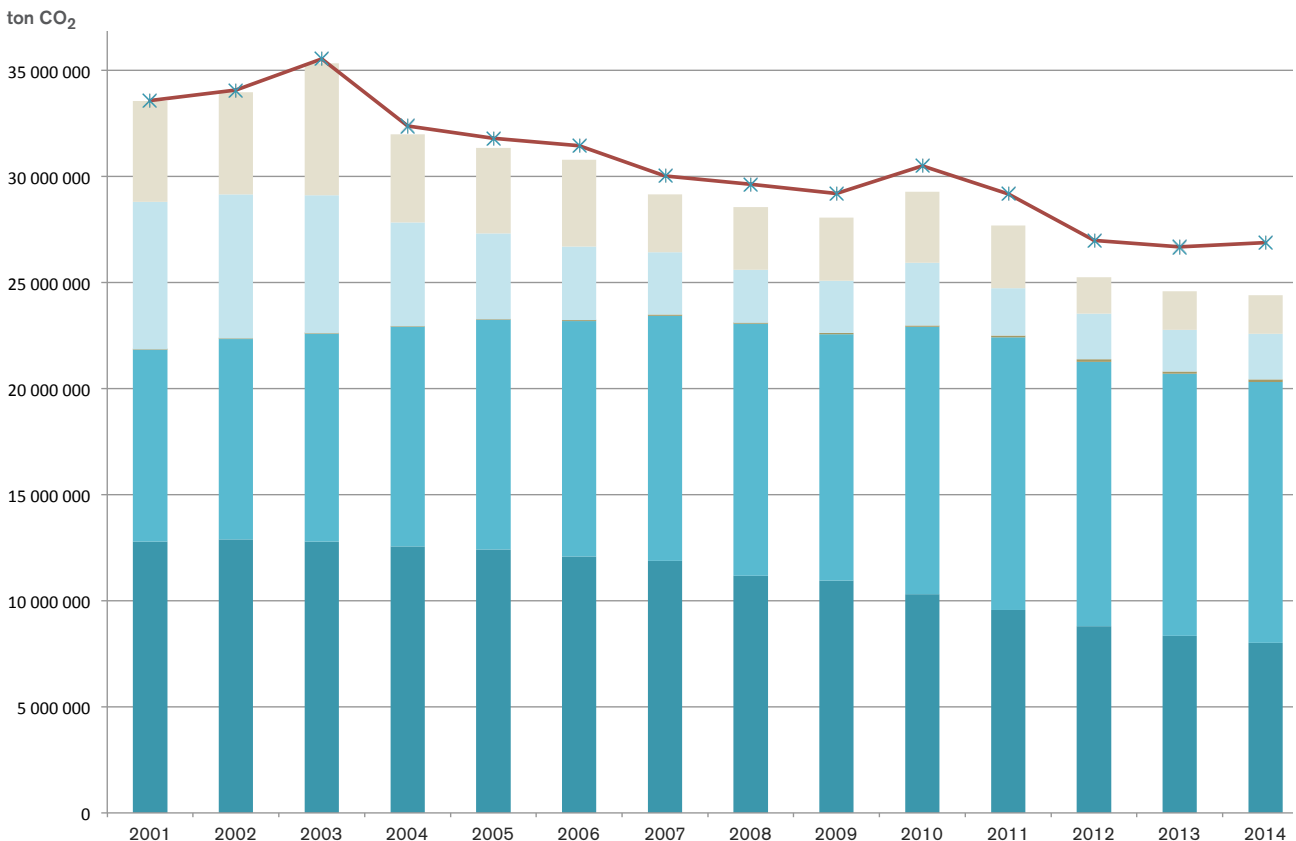
Det styrmedel för biodrivmedel som vi använder i Sverige idag är skattenedsättning. Det är ett system som bygger på ekonomiska incitament och att det med skattenedsättning ska kompensera prisnackdelen som biodrivmedlen har gentemot

det fossila drivmedlet. Inför 2014 beslutade riksdagen om att ersätta det befintliga systemet med en kvotpliktslag, dvs drivmedelsdistributören åläggs att blanda in en viss del biodrivmedel. Detta medför att skatt måste tas ut och den extra kostnaden som det innebär vidareförs till konsumenten. Kvotplikt av olika slag är den modell som exempelvis större delen av Europa, USA och Brasilien använder för att öka mängden biodrivmedel på marknaden. Kvotpliktsförslaget drogs dock tillbaka då regeringen inte trodde sig få EU-kommissionens godkännande för förslaget. Istället fick Sverige en förlängning av nuvarande system och i praktiken en fortsatt skattenedsättning till slutet av 2015. Ett nytt styrmedel för biodrivmedel behövs därmed från 1 januari 2016. Regeringen gick i februari 2015 in med en förfrågan till EU-kommissionen om att få förlänga skattenedsättningsmodellen även för 2016. Frågan om ett långsiktigt styrmedel skjuts därmed ytterligare framåt.

CO2 EMISSIONER FRÅN FOSSILA DRIVMEDEL OCH BRÄNSLEN

Under 2014 minskade koldioxidutsläppen från fossila drivmedel och bränslen med ca 0,3 miljoner ton jämfört med 2013. Om inte biodrivmedel hade ersatt de fossila bränslena skulle koldioxidutsläppen ha varit ca 2,6 miljoner ton högre under 2014. 2014 års utsläpp på 24,3 miljoner ton var därmed nere i nivå med utsläppen runt 1955/56. Alla siffror är beräknade efter bränslenas innehåll av fossilt kol.

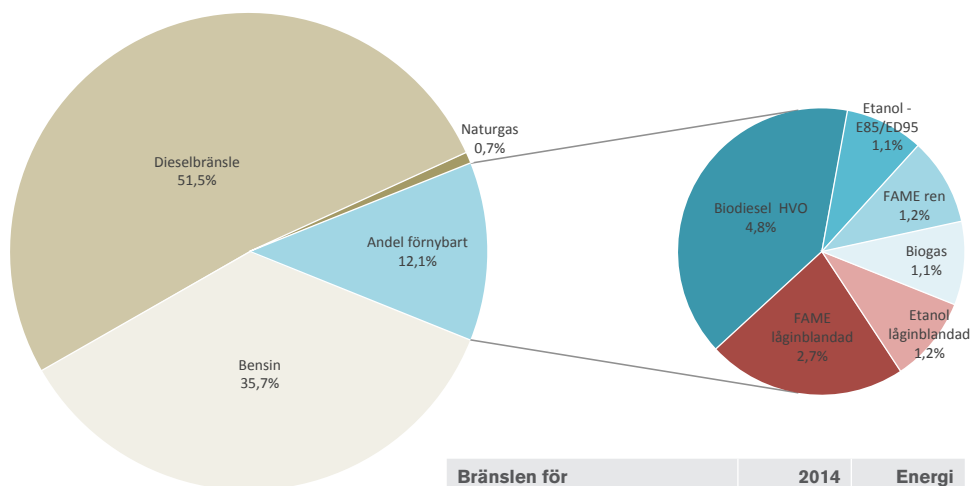
- Eo 2-6
- Eo1
- Fordonsgas - fossil
- Dieselbränsle - fossil
- Motorbränsle - fossil
- Om allt hade varit fossilt



ANDEL FÖRNYBARA DRIVMEDEL I TRANSPORTSEKTORN 2014

Användandet av förnybara drivmedel ökade även under 2014 och utgjorde på energibas drygt 12 % av transportbränslena. Andelen etanol fortsätter att sjunka med minskade bensin- och E85 volymer. Ökningen under 2014 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 2014 finns inte uppgiften vid Branschfaktas tryckning.

Källa: SCB kvartalsvisa bränslestatistik, SPBI beräkningar

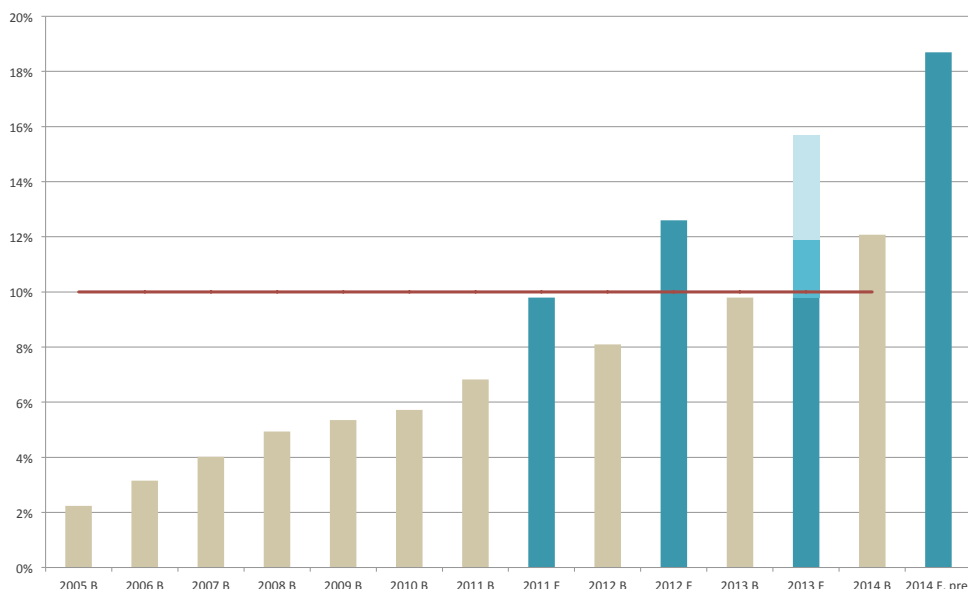


	Energiinnehåll kWh/m ³
Bensin	9 100
Dieselbränsle	9 800
Naturgas (Nm ³)	11,047
Etanol	5 900
FAME	9 170
HVO	9 444
Biogas (Nm ³)	9,700

Bränslen för transportändamål	2014 000 m ³	Energi TWh
Bensin	3 553	30,78
Dieselbränsle	5 505	44,42
Naturgas (Nm ³)	58 511	0,65
Etanol läginblandad	171	1,01
FAME läginblandad	256	2,34
HVO	439	4,14
Etanol - E85/ED95	156	0,92
FAME ren	112	1,03
Biogas (Nm ³)	100 198	0,98
Totalt		86,27

■ Dubbelräkning ■ El ■ Sveriges utfall räknat enligt Förnybartdirektivet ■ Sveriges utfall räknat enligt Biodrivmedelsdirektivet ■ Sveriges mål till 2020

Andel på energibas



UTVECKLING I SVERIGE AV ANDEL FÖRNYBART I TRANSPORTSEKTORN

Beräkningar enligt direktiv och uttryckt på energibas.

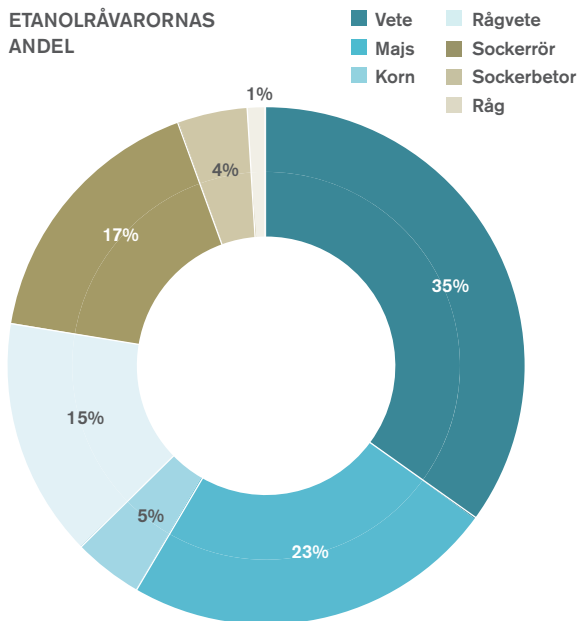
Andelen förnybart i transportsektorn räknades ursprungligen enligt regler ur biodrivmedelsdirektivet. Sedan 2011 räknas det enligt förnybartdirektivet. Skillnaden i beräkningarna är att el för järnväg räknas med samt att råvaror från avfall får dubbelräknas enligt förnybartdirektivets sätt att räkna. Sveriges mål är att nå 10% i transportsektorn till 2020 ett mål som passerades redan 2013. För 2014 har energimyndigheten preliminärt beräknat andelen förnybart i transportsektorn enligt förnybartdirektivet till 18,7%.

ETANOL RÅVAROR

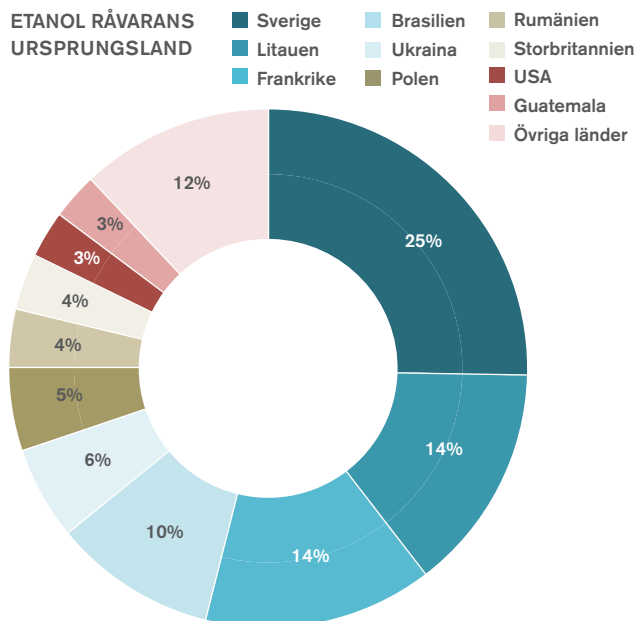
Etanolen används som ersättning för bensin antingen genom låginblandning i bensin eller i drivmedlen Etanol E85 och ED95. Den genomsnittliga utsläppsminskningen för etanol under 2013 var 66%.

Vete och majs var den huvudsakliga råvaran vid framställningen av etanol under 2013. 25% av etanolen som producerades under 2013 kom från Sverige. Ursprungsland avser här råvarornas ursprungsland, det vill säga i vilket land odlingen skett, eller i vilket land restprodukten eller avfallet uppstått.

ETANOLRÅVARORNAS ANDEL



ETANOL RÅVARANS URSPRUNGSLAND



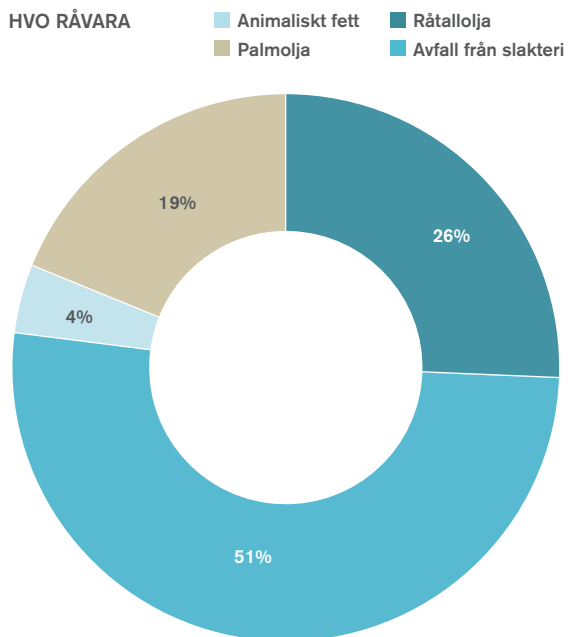
HVO RÅVAROR

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

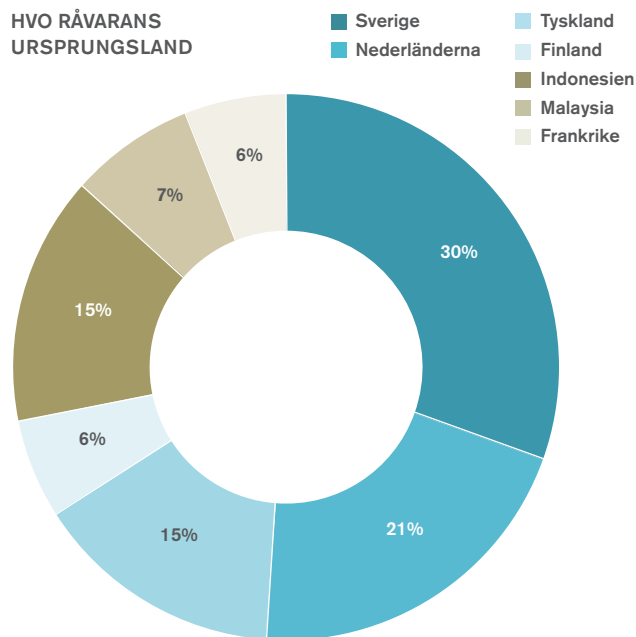
Drygt 41% av HVO:n har under 2013 framställts ur avfall från slakteri. Råtallolja bidrog med 26%. (All palmoljebaserad HVO som rapporteras omfattas av certifiering enligt ett av EU-kommissionen godkänt certifieringssystem). Sverige är det största ursprungslandet med 26% av den hållbara mängden.

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

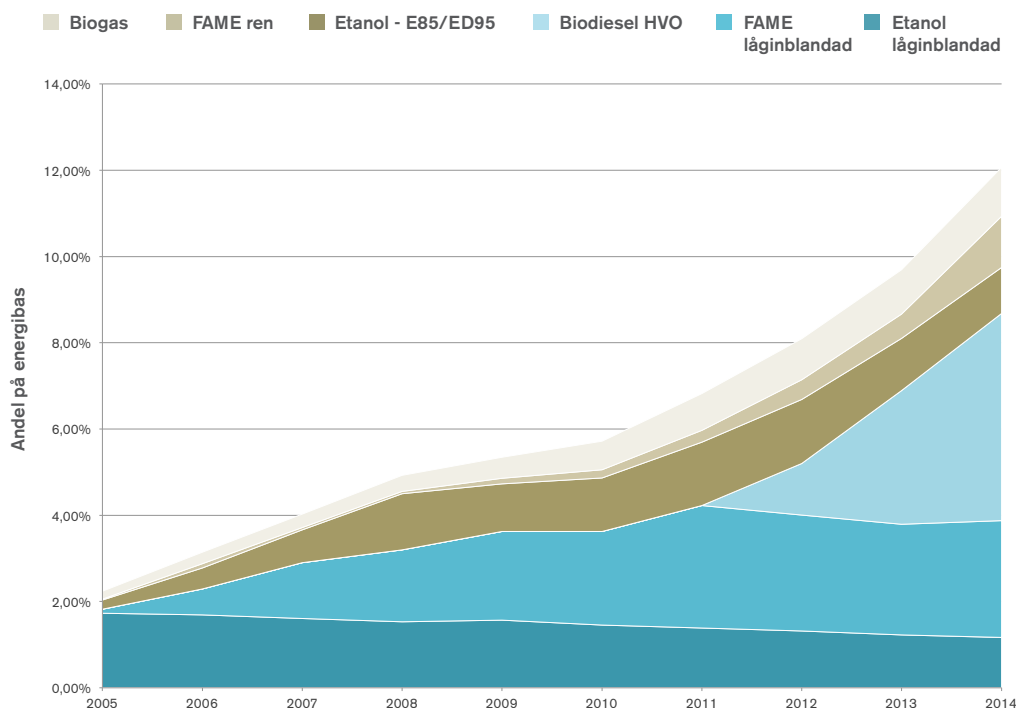
HVO RÅVARA



HVO RÅVARANS URSPRUNGSLAND



Källa: Hållbara biodrivmedel och flytande biobränslen från Energimyndigheten



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 den fortsatta ökningen av HVO bränslet under 2014, biobränslet processas in i den fossila dieseln och den färdiga produkten uppfyller kraven för en ren fossil 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.

FÖRSÄLJNINGsutvecklingen

Den totala försäljningen av drivmedel inklusive gas på den svenska marknaden var i stort oförändrad och slutade på 10,7 Mm³. Sedan toppåret 2007 har försäljningen minskat med 0,6 Mm³. Den ökande försäljningen av energieffektiva bilar med fokus på dieslbilar är den huvudsakliga förklaringen till nedgången. Transportarbetet för lätta fordon har planat ut och ligger i stort still medan det rör sig i förhållande till konjunkturen på den tyngre sidan.

Försäljningen av bensin uppgick till 3,5 Mm³ under 2014. Det är en fortsatt nedgång med ca 4 % eller ca 140 000 m³ jämfört med 2013 och med 41 % eller ca 2,4 Mm³ jämfört med toppåret 1989 då försäljningen uppgick till 6 Mm³.

Försäljningen av diesel fortsatte blygsamt uppåt även under 2014 och stannade på 5,5 Mm³ för året som helhet. En uppgång på 2 %. Då antalet lätta dieslbilar ökar kraftigt på bekostnad av bensinbilar är det en av förklaringarna, men kopplingen till den ekonomiska aktiviteten i samhället är stor då ca 70 % av volymen är att hänföra till tung trafik.

Nedgången för etanolbränslet E85 fortsatte under 2014. Volymen stannade på 150 000 m³ en nedgång med 21 000 m³ eller 12 %. Minskningen kan relateras till att nybilsförsäljningen är mycket låg samt att de bilar som idag finns på marknaden gått från tjänstebilsegmentet till privatsegmentet med ett annat körmönster som följd och därmed lägre försäljning.

Fordonsgasen ökade med ca 8 % eller 12 MNm³ och stannade på 158 MNm³. Andelen biogas i fordonsgaspoolen uppgick till 63 %.

PRISutveckling

Konsumentpriset* på de färdiga produkterna bensin och diesel består i stort av tre element, priset på produkten, skatt och den marginal som krävs för att bedriva verksamheten. Under 2014 var det genomsnittliga priset på bensin 14,33 kr/l och bestod av 2,87 kr/l moms, 5,37 kr/l energi- och koldioxidskatt, det internationella produktpriset inklusive 5 % etanol 4,7 kr/l. Den teoretiskt framräknade bruttomarginalen blir därmed 1,39 kr/l. Den totala skattens andel av priset var alltså 58 % genomsnittligt under 2014. Det genomsnittliga konsumentpriset sjönk med 0,21 kr/l mellan 2014 och 2013.

Även för dieselkonsumenten innebar 2014 en minskning i förhållande till 2013. Det genomsnittliga priset på diesel till privatkund hamnade på 14,18 kr/liter vilket är 0,29 kr/liter lägre än för 2014. Högsta pris för dieseln under 2014 på 14,73 kr/l inträffade redan 1 januari 2014 och årets lägsta notering 12,63 kr/l var på årets sista dag.

Under 2014 genomförde SPBI en undersökning om tanknings-

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

vanor hos de som kunde tanka etanolbränslet E85. Nedgången i försäljning förklaras framför allt av att nybilsförsäljningen av E85-bilar sjunkit till mycket låga nivåer och uppgick för 2014 till endast 2 427 stycken. Det andra skälet är att de på marknaden existerande bilar har bytt ägare och är nu i huvudsak privatägda vilket medför ett ändrat tankningsmönster. Inblandningen av bensin i etanolbränslet E85 är högre på vintern och lägre på sommaren. Typiskt är det ca 15 procent bensin i produkten på sommaren och ca 25 procent på vintern med därtill kopplad sänkning respektive höjning på vår och höst. Efter det svåra året 2012 har såväl 2013 som 2014 inneburit stora skördar i USA som står för över 50 % av den globala produktionen av drivmedelsetanol. Det genom-

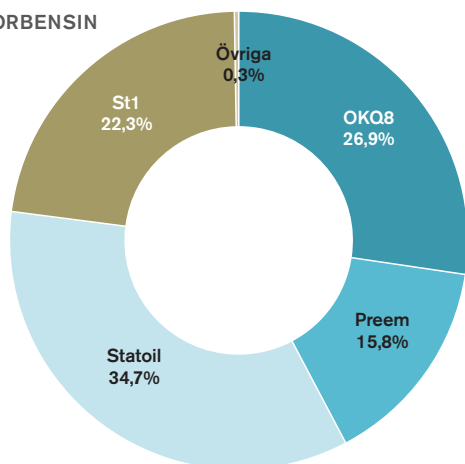
snittliga konsumentpriset för 2014 blev 9,54 kr/liter. Årets lägsta pris nåddes i april med 9,29 kr/l medan den högsta noteringen var i början av november på 10,08 kr/liter.

KOLDIOXIDUTSLÄPP

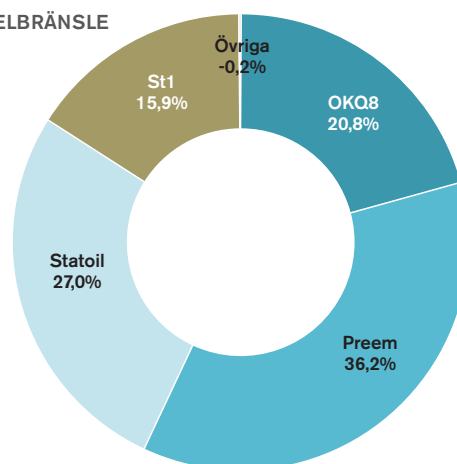
Sedan toppåret 1971 då ca 75 Mton koldioxid släpptes ut från petroleumanvändning uppgår minskningen till ca 67 % eller 51 Mton. Utsläppen från petroleumanvändningen 2014 uppgick till 24,3 Mton en minskning med 0,3 Mton jämfört 2013. Fördelat mellan produkterna kom 8 Mton från användningen av bensin, 12,3 Mton från användningen av diesel och 3,8 Mton från eldningsolja.

VOLYMER OCH MARKNADSANDELAR 2014

MOTORBENSIN



DIESELBRÄNSLE



Leveranser 000 m³ 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 100%.

FÖRETAG	MOTORBENSIN			DIESELBRÄNSLE			ELDNINGSOLJA 1			ÖVR. ELDNINGSOLJOR			ÖVR. BRÄNSLEN		
	Volym	% 2014	% 2013	Volym	% 2014	% 2013	Volym	% 2014	% 2013	Volym	% 2014	% 2013	Volym	% 2014	% 2013
OKQ8	954	26,9	27,4	1 150	20,8	20,9	121	20,4	18,8	0,0	0,0				
Preem	558	15,8	14,9	2 001	36,2	36,4	264	44,4	44,7	258	68,9	50,8			
Statoil	1 232	34,7	34,7	1 494	27,0	29,2	5	0,8	11,3	0,0	0,0				
St1	790	22,3	22,7	879	15,9	14,1	247	41,6	26,1	97	26,0	31,1			
Övriga	11	0,3	0,3	9	0,2	-0,7	-43	-7,3	-0,8	19	5,1	18,0	1 137	100	100
Volym 2014, total	3 545	100	100	5 533	100	100	594	100	100	374	100	100	1 137	100	100
Volym 2013	3 685			5 394			737			628			1 137		
% förändring	-3,8			2,6			-19,4			-40,5			0,0		

Alla siffror är beräknade efter bränslenas innehåll av fossilt kol. Användningen av biodrivmedel istället för fossila minskar utsläppen med 2,6 Mton årligen.

ÖVRIGA FLYTANDE BIODRIVMEDEL

De fyra dominerande biodrivmedlen i Sverige är HVO, som är ett syntetiskt dieselbränsle baserad på en förnybar råvara,

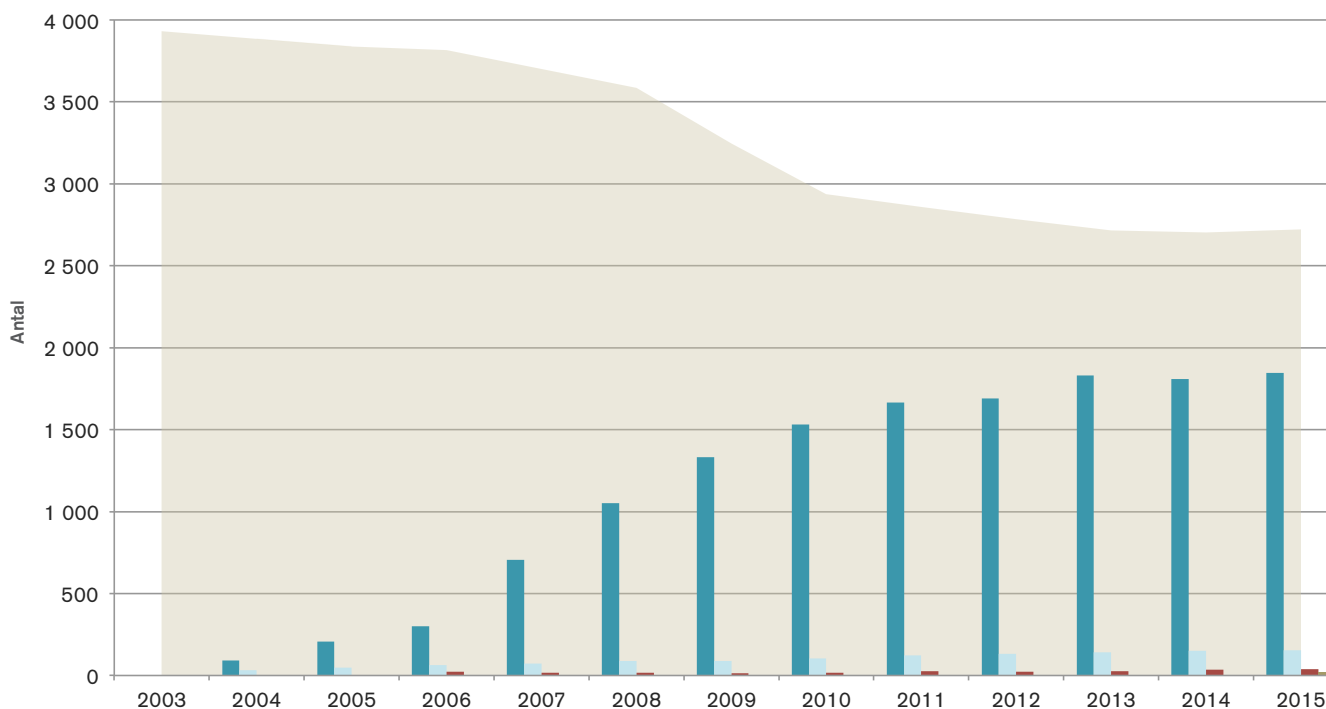
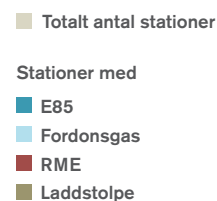
etanol i lätta fordon och som bussbränsle, FAME (Fettsyrametylester) och biogas. Den största användningen av HVO är som blandningskomponent i diesel, s.k. drop-in bränsle. Totalt användes 0,4 Mm³ under 2014. Etanolanvändning för låginblandning uppgick till 0,2 Mm³ och för användning i E85 och ED95 till 0,2 Mm³. FAME blandas in i dieselbränslet i olika andelar beroende på användningsområde och 2014 användes totalt 0,4 Mm³.



UTVECKLING STATIONSNÄT

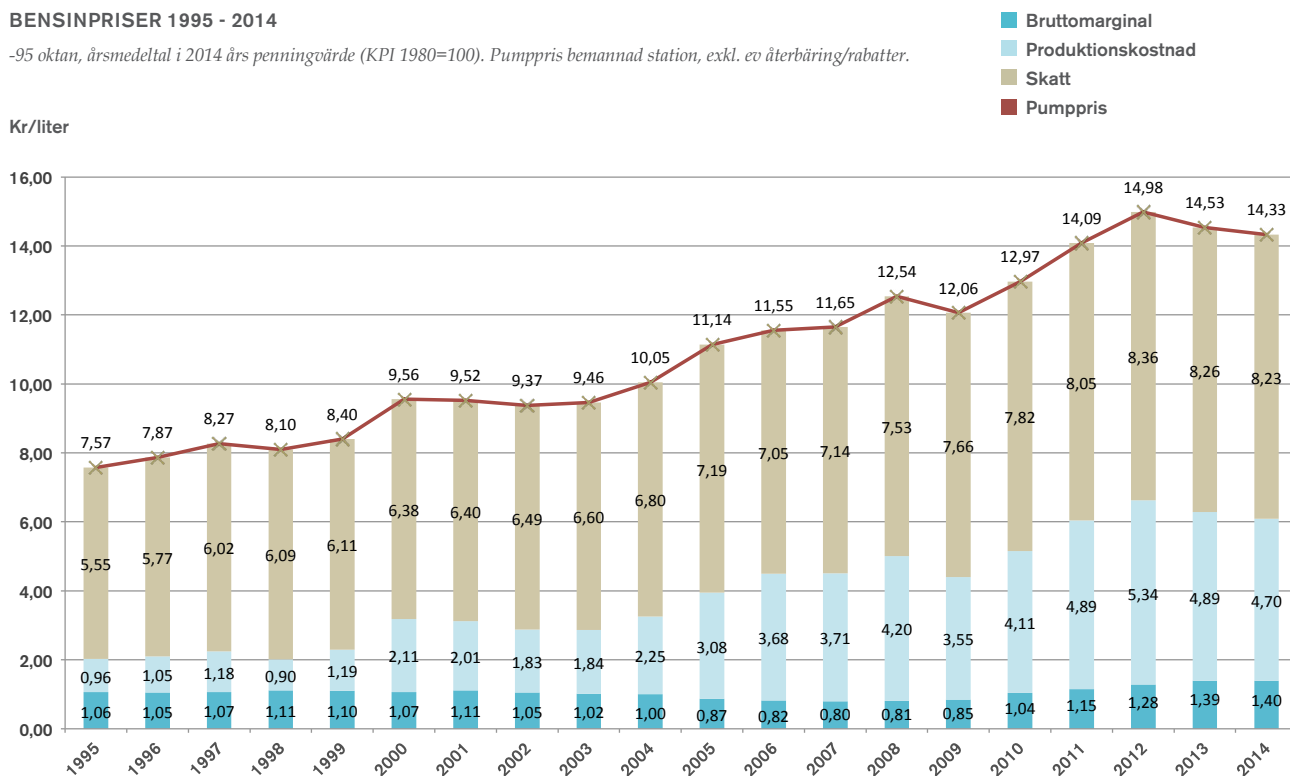
97% av all bensin som såldes under 2014 hade låginblandning av etanol/ETBE och 85% av all diesel som såldes hade låginblandning av FAME/HVO. Utöver att tillhandahålla låginblandad bensin och diesel hade 68% av landets stationer E85 i separat pump. Till det kommer pumpar för fordonsgas och RME. Av landets stationer var vid årets slut 19 stycken utrustade med laddstolpe för elbil.

Vid årets slut fanns 2 723 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.



BENSINPRISER 1995 - 2014

-95 oktän, årsmedeltal i 2014 års penningvärde (KPI 1980=100). Pumppris bemannad station, exkl. ev återbäring/rabatter.



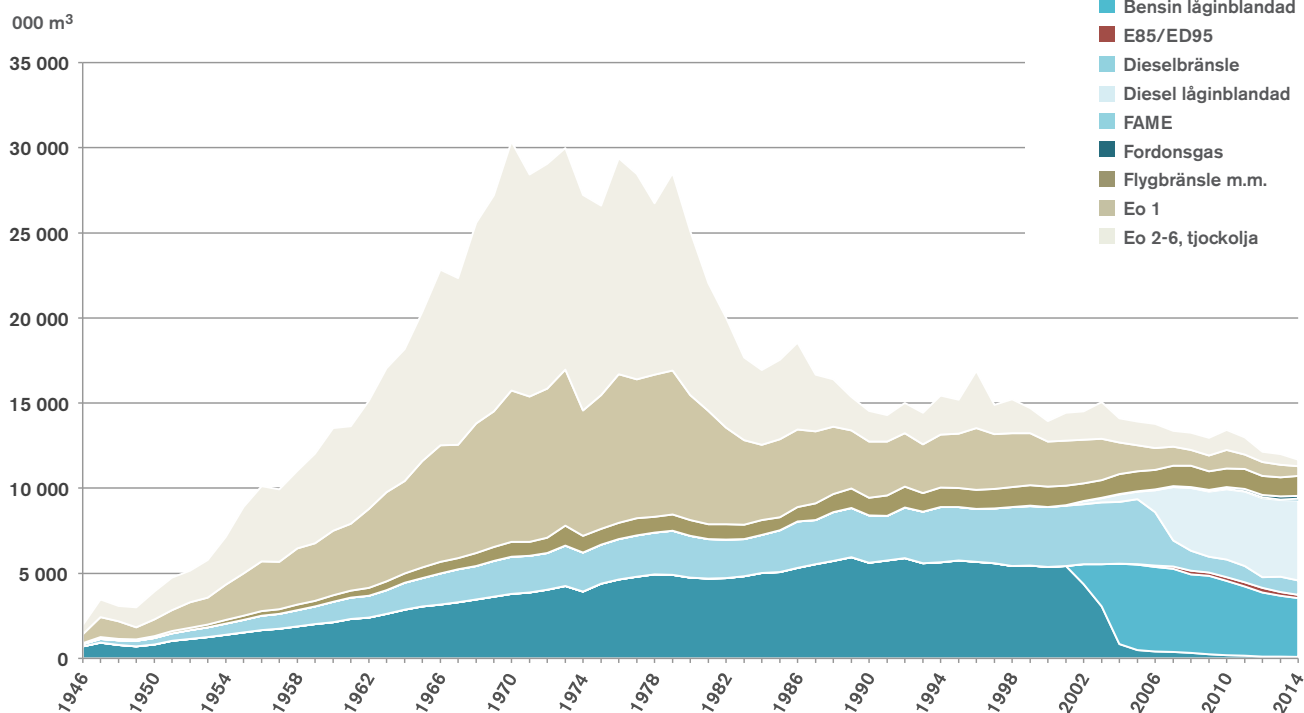
LEVERANSER AV BRÄNSLEN OCH DRIVMEDEL I SVERIGE (EXKL LEV TILL UTRIKES SJÖFART)

Drivmedel och bränsleleveranserna sjönk något under 2014 jämfört 2013, Bensinvolymerna fortsätter att minska medan dieselvolymerna ökar vilket reflekterar förändringen i fordonsflottan. 97% av all bensin som såldes i Sverige under 2014 hade låginblandning av biodrivmedel. Motsvarande siffra för diesel låg på 85%. Till detta kommer hög-inblandade produkter som fordonsgas, ren FAME, E85 och ED95. Etanol ED95 används i anpassade dieselmotorer i bussar.

Källa SCB, SPBI beräkningar

Produktgrupp miljoner m ³	2014	2013	2012	2010	1990	1980	1970	1960
Motorbensin	3,55	3,69	3,88	4,55	5,63	4,75	3,78	2,13
- därav låginblandad	3,46	3,58	3,78	4,35				
E85/ED95	0,18	0,21	0,25	0,22				
Dieselbränsle	5,53	5,39	5,27	5,16	2,78	2,46	2,19	1,19
- därav låginblandad	4,69	4,48	4,64	4,12				
FAME	0,11	0,05	0,04	0,02				
Fordonsgas, (bensinekvivalent)	0,18	0,17	0,16	0,10				
Flyg-/övriga bränslen	1,15	1,14	1,11	1,08	1,05	0,91	0,88	0,38
Eldningsolja 1	0,59	0,74	0,81	1,12	3,30	7,33	8,88	3,82
Övriga eldningsoljor	0,37	0,63	0,60	1,15	1,80	9,65	14,64	6,02
Summa, miljoner m ³	11,68	12,01	12,12	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	-	-	-	-

LEVERANSER AV PETROLEUMPRODUKTER OCH FÖRNYBARA DRIVMEDEL I SVERIGE, LÅNGTIDSSERIE



LEVERANSER PER PRODUKT OCH FÖRBRUKARKATEGORI 000 m³

Inrikes leveranser minskade med 2,8% under 2014

Källa: SCB, bearbetning SPBI

Kategori/Produkt	Bensin	Dieselbränsle	E85/ED95, FAME	Fordonsgas (bensin-ekvivalent)	Flygbränsle	Lättbensin mm	Eo 1	Eo 2-6	Summa -14	Summa -13	14/13 %
Samfärdsel exkl. utrikes sjöfart	3 545	5 243	296	182	1 149		30	51	10 497	10 425	0,7
Gruvor, mineralbrott och tillverkningsindustri		145					114	240	499	671	-25,7
Övriga näringar						2	216	46	263	326	-19,3
En- och tvåbostadshus		0					27	0	27	36	-23,2
Jordbruk, skogsbruk, fiske		110					19	0	129	136	-5,5
Övriga fastigheter		10					144	13	167	281	-40,8
Flerbostadshus		0					7	0	7	14	-50,4

Stat, kommun, landsting, företag inom fjärrvärme och elsektorn

- Kraftverk, gasverk		0				0	0	15	15	13	18,8
- Kraftvärme- och värmeverk		0					13	9	22	58	-61,7
- Övrigt		22					20	0	42	52	-18,5
Sekretesskyddade volymer		3					5	0	7	0	NA
Summa inrikes leveranser	3 545	5 533	296	182	1 149	2	594	374	11 675	12 012	-2,8
Utrikes sjöfart		33					341	1574	1 948	1 809	7,7
Summa totala leveranser	3 545	5 567	296	182	1 149	2	935	1 948	13 624	13 821	-1,4

FÖRSÖRJNINGSBALANS 2014

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

Källa: SCB, bearbetning SPBI

000 m ³	Tillförsel		Avgång				Differens c)
	Import	Produktion	Raff. förbrukn.	Inrikes b)	Leveranser Utr. sjöfart	Export	
Råolja	21 783		21 951			0	-168
Halvfabrikat	586		-479			1 411	-346
Motorbensin	2 421	6 431		3 374		4 684	794
Lätt-/gasbensin, övr.	0	0	0	0		0	0
Flygbränslen	1 093	311		1 148		72	184
Dieselbränsle och Eo 1	2 942	8 994	6	5 431	374	5 932	193
Övriga Eo	391	3 446	0	374	1 574	1 924	-35
Summa	29 216	19 182	21 478	10 327	1 948	14 023	622

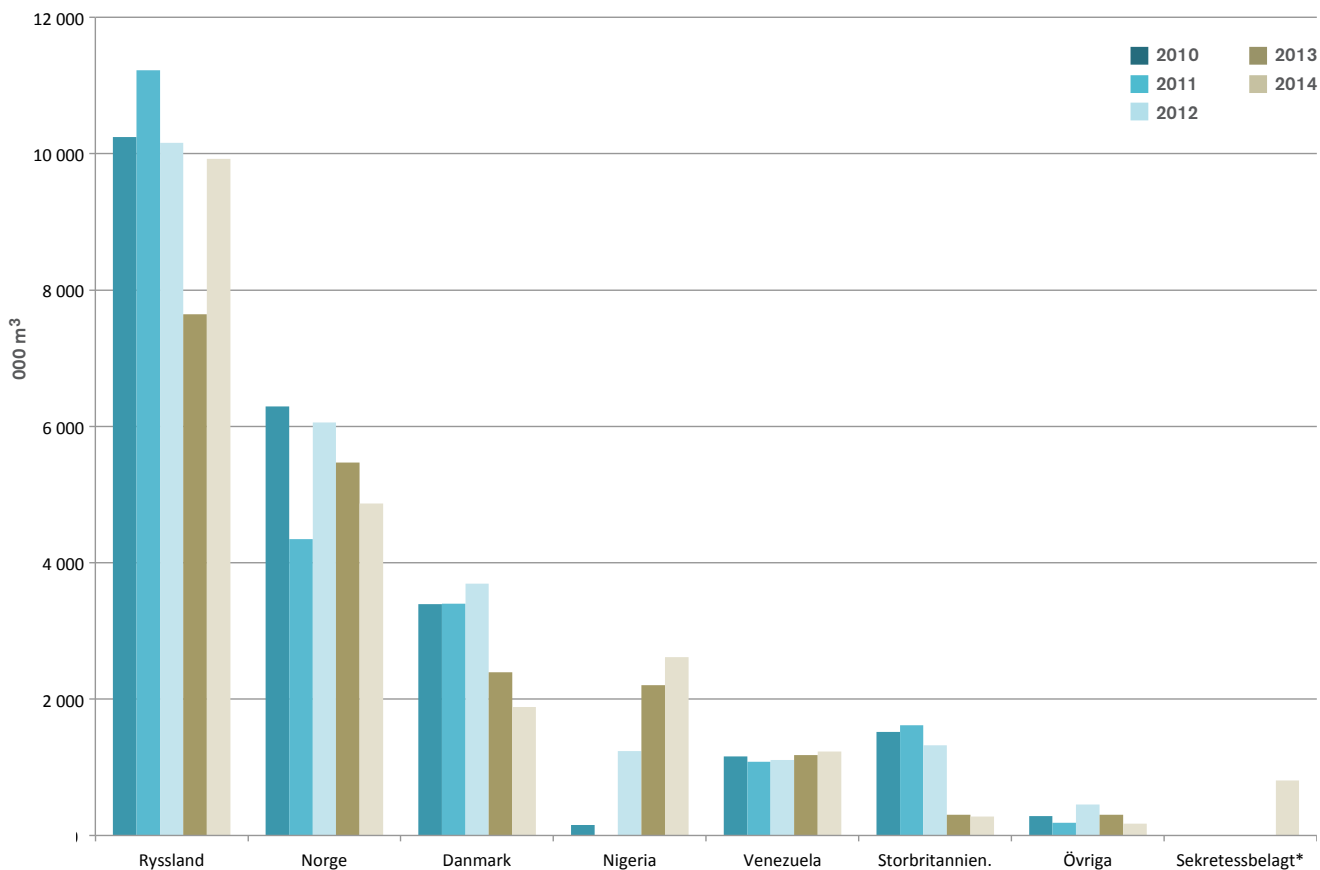
a) P g a olikheter i varuklassificering kan skillnad föreligga med motsvarande uppgifter i andra tabeller.

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

c) Huvudsakligen lagerförändringar.

RÅOLJEIMPORT

Råoljeimporten steg från 19 500 606 m³ under 2013 till 21 782 863 m³ under 2014. Sverige importerar råolja i huvudsak från Ryssland och Nordsjön.



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

Medlemmar i SPBI

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 SVERIGE AB
Box 1029
172 21 Sundbyberg
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

Kommittédeltagare

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

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

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

ST1 SVERIGE AB
Box 1029
172 21 Sundbyberg
Tel: 08-429 60 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

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

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

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 2010-2014"

Renewable Fuels Association "2014 ethanol industry outlook"

Energimyndigheten

Nordea e-market

BP Statistical Review of World Energy

SCB, Statistiska Centralbyrån

OPEC Bulletin

EIA

Fuels Europe Annual Review 2013

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 Svahn
VD



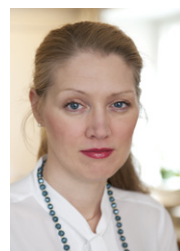
Göran Lindell
BITR. DIREKTÖR



Ebba Tamm
PRODUKT- OCH
MILJÖSPECIALIST



Per Brännström
VD SMC OCH
HMS-ANSVARIG



Sofie Quant
KOMMUNIKATIONSCHEF



Anne Öberg
ADMINISTRATIV ASSISTENT