



SPBI *Branschfakta 2018*

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

VERKSAMHETSBEKRIVNING	2
SPBI.....	2
SPIMFAB.....	2
SMC.....	2
ÅRSKRÖNIKA AV VD	3
<i>Världen:</i>	4
MARKNADEN, KONSUMTION & PRISUTVECKLING	
<i>Sverige:</i>	9
ENERGI OCH KLIMAT	
PRIS- OCH FÖRSÄLJNING- UTVECKLING	
IMPORT & MARKNAD	
FÖRKORTNINGAR & FÄRGKODER	21
SPBI:s MEDLEMSFÖRETAG	22
REFERENSER OCH KÄLLOR	22

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 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 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.

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 information, påverkan och implementering av EU-direktiv och nationell lagstiftning som berör branschen. SPBI agerar inte i konkurrensrelaterade frågor. SPBI företräder medlemmarna i branschövergripande frågor och är ofta anlita som sakkunnig och expert i seminarier, kurser, statliga offentliga utredningar och i mediasammanhang.

På www.spbi.se kan man ta del av blogg, debattinlägg, pressmeddelanden, nyhetsbrev, 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 – SPI 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.

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.

Sedan biodrivmedel i form av etanol-inblandning i bensen började introduceras i Sveriges drivmedelsmix i slutet på 1990-talet har utvecklingen bara gått uppåt med fler produkter och högre volym. 2017 utgjorde inget undantag på den goda vägen framåt och användningen nådde hela 21,4% av den totala mängden drivmedel i transportsektorn. Så smått börjar vi nu också kunna se en användning av även syntetisk bensen baserad på förnybar råvara vilket innebär ytterligare en ny produktgren som vi hoppas mycket på i framtiden.

Regeringen tog under 2017 på allvar itu med problemet med att den svenska styrmedelsmodellen med nedsättning av koldioxidskatten för biodrivmedel inte fungerar väl ihop med statsstödsreglerna och föreslog ett införande av en reduktionsplikt till 1 juli 2018. Det är bra att regeringen nu tar initiativ till att komma ur problemet, men samtidigt är det olyckligt att man komplicerar bilden med dubbla styrmedel och komplicerande krångel. Det gör att branschen inte får nödvändig tid till anpassning inför införandet av de nya reglerna. Resultatet blir högre kostnader, osäkerhet och svårt att förutse effekterna på marknaden.

”Vi går in i ett 2018 med tydlig oklarhet kring biodrivmedlens framtid medan det finns så gott om olja att frivillig produktionsbegränsning krävs för att hålla uppe prisnivån.”

Den riktigt svåra utmaningen för fortsatt positiv utveckling av biodrivmedel och därmed möjligheten för Sverige att nå sina ambitiösa mål till 2030 är fortsatt EU-kommissionens förslag till nytt Förnybartdirektiv. Den för biodrivmedelsanvändningen viktigaste delen i förslaget är en gradvis utfasning av grödebaserade råvaror över tid. Något som radikalt skulle minska råvarubasen och därmed användningen av biodrivmedel. Direktivet har nu kommit till parlamentet och rådet där positioner ska fastställas inför de förhandlingar om den slutgiltiga utformningen som ska till mellan parlamentet,

rådet och även kommissionen. Förväntningarna är att direktivet ska färdigförhandlas under 2018. Ett negativt utfall i detta arbete tillsammans med en ökad europeisk efterfrågan på biodrivmedel under 2020-talet skulle ytterligare påverka Sveriges möjligheter att nå målen negativt.



Ulf Svahn, VD SPBI.

Den nationella produktionen av biodrivmedel i Sverige mötte inte mer än 40% av efterfrågan vilket gjorde att importberoendet ökade under 2017. Det här måste ses som ett bekymmer för ett land som Sverige med de komparativa fördelar i termer av land och skog som vi har. Flera nya svenska investeringar för ökad produktion är dock aviserade. Det finns utöver det stora förhoppningar kring utvecklingen av skogsbaserade biodrivmedel där arbetet lämnat försökslabben och gått till pilotanläggningar.

Åter har världen fått leva med att de oljeexporterande staterna kommit överens om produktionsneddragningar för att få upp oljepriset. Den här gången har OPEC fått med sig Ryssland i ett frivilligt åtagande att minska produktionen med 1,8 mbd. Samtliga stater inom OPEC, förutom Nigeria och Libyen som står utanför överenskommelsen, har i stort levt upp till sina åtaganden. Huvudsakligen USA men även andra icke-OPEC länder har ökat sin produktion vilket minskat effekten av neddragningen, men den kommersiella lagernivån har ändå gått ner under året. Vid årets slut låg lagernivån dock fortsatt över det 5-åriga genomsnittet. Som en konsekvens av produktionsbegränsningen och en ökad efterfrågan har priset gått upp jämfört med 2016. Genomsnittligt har priset gått upp med ca 10 dollar per fat jämfört med 2016 och hamnade på ca 55 dollar per fat för 2017. I takt med sjunkande kommersiella lager har priset haft en stigande trend och låg runt årsskiftet ca 63 dollar per fat för märkesoljan Brent. Med ett genomsnittligt pris på dollarn i nivå med 2016 och dessutom skatthöjningar blev det ingen lindring för konsumenten som fick se ett högre produktpris under 2017.

Vi går in i ett 2018 med tydlig oklarhet kring biodrivmedlens framtid medan det finns så gott om olja att frivillig produktionsbegränsning krävs för att hålla uppe prisnivån. Det är ingen önskesits för oss som arbetar för att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn. Om man dessutom parar den situationen med den ofta allt för enkelspåriga svenska energidebatten, som för tillfället fokuserar på el, riskerar man att missa att vägen till en kolsnål transportsektor måste lösa befintlig och tillkommande fordonspark med förbränningsmotorer. För den är biodrivmedel den enda lösningen.

OLJA – DEN GLOBALA MARKNADEN

Föregående år präglades av stora förändringar på oljemarknaden, då OPEC-länderna tillsammans med ett antal andra producenter genomförde produktionsminskningar. Allt för att minska de stora lagren och samtidigt stegra prisutvecklingen, som de senaste åren sjunkit till rekordlåga nivåer. OPECs nedskärningar sänkte produktionen till 32,5 mbd vilket i sin tur medförde att priset slutade på 66 dollar i december – det högsta priset sedan 2014. Tillväxten i USA har ökat och tillsammans med produktion från Norge, Brasilien och Kanada ser oljemarknaden nu tillfredsställande ut till 2020.

Trots att lagernivåerna dämpats och oljepriserna har börjat återhämta sig har investeringstakten inte återhämtat sig från den historiska nedgången i investeringar med 25% både 2015 och 2016. Investeringarna planade ut 2017, och mycket tyder bara på en blygsam investeringsökning under år 2018. För att möta den konstant ökande efterfrågan på olja behövs ytterligare investeringar i produktionsledet.

Medan OPEC-länderna håller igen produktionen ökar produktionen i flera andra länder, främst i USA som alltmer blir dominerande på oljemarknaden. Främst är det skifferolja som dominerar USAs produktion. Sedan förbudet mot råoljaexport lyftes i januari 2016 steg exporten av råolja, flytande naturgas (LNG) och raffinerade produkter, vilket stödde den nya administrationens mål om energidominans.

OLJA – KONSUMTION

Efterfrågan på olja 2017 uppgick till 97,8 mbd, vilket var en ökning med 1,6 mbd jämfört med året innan. För 2018 beräknas efterfrågan vara 99,1 mbd, d.v.s en årlig ökning med 1,3 mbd.

Jämfört med vad IEA, International Energy Agency förutspått tidigare ökade efterfrågan 2017 med 100 kbd per dag till 1,6 mbd. Framför allt berodde detta på att efterfrågan ökade i Europa och USA första delen av 2017. Det starka andra kvartalet med en efterfrågeökning på 2,4 % eller 2,3 mbd stabiliserade marknaden, som kämpat med att balansera det överskott som medfört sänkta oljepriser. Efterfrågan de två sista kvartalen mattades av till 1,5 mbd respektive 1,3 mbd.

Den förväntade avmattningen i tillväxten 2018 beräknas främst bero på effekten av högre oljepriser, förändrade användningsmönster i Kina samt övergången till naturgas i flera länder utanför OECD.

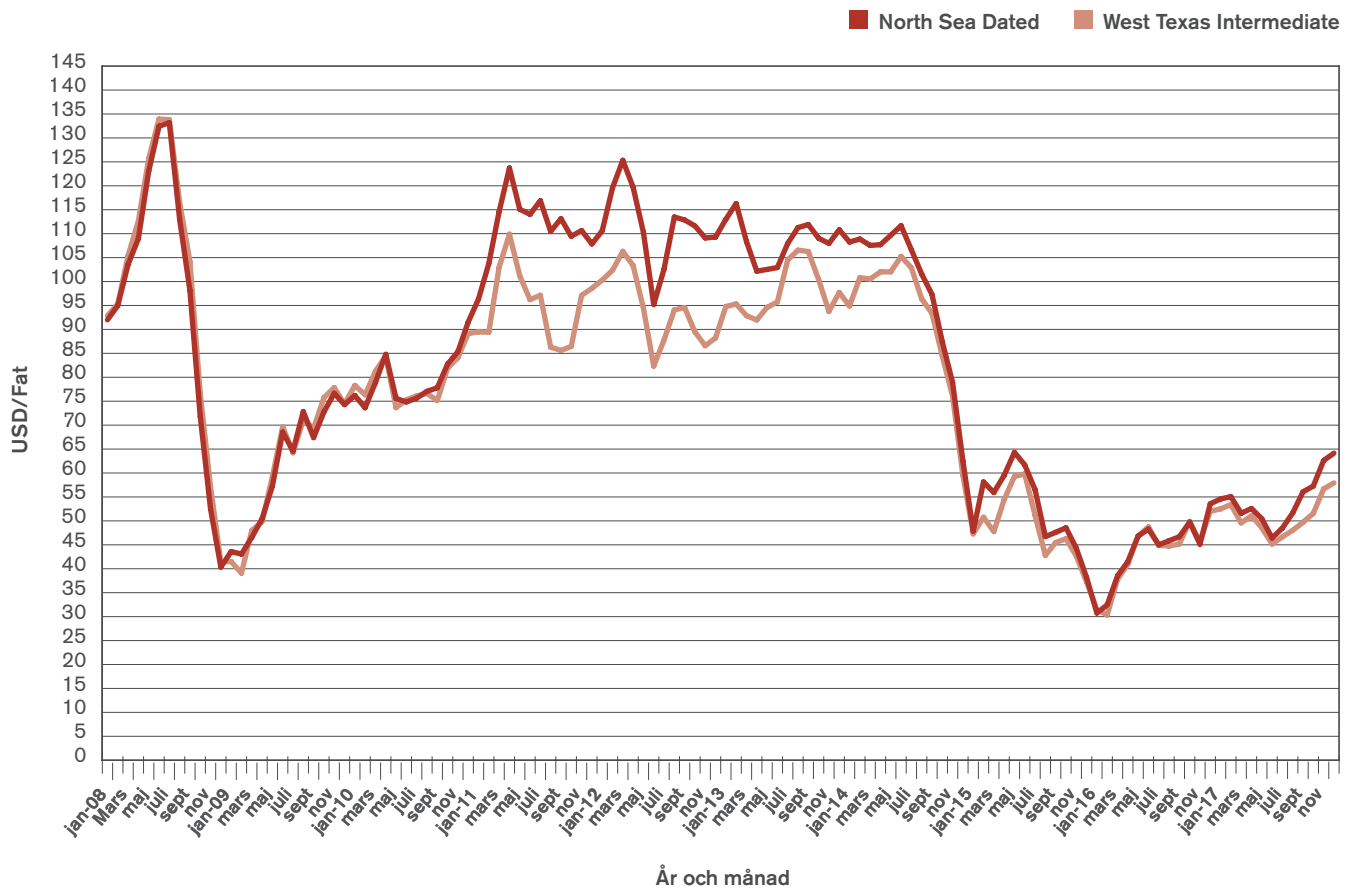
Efterfrågan på olja förväntas fortsätta öka till 2023 då en avmattning i tillväxten på 1 mbd förutspås av IEA. Den ökande efterfrågan de närmaste fem åren beror främst på en stark världsekonomi med en tillväxt på 3,9 % redan under 2018. Under lågprisperioden har efterfrågan ökat med 2 mbd 2015 och med 1,3 mbd 2016.



RÅOLJEPRISUTVECKLING

Brent började året på 55 dollar per fat och kostade i genomsnitt 64 dollar per fat under december 2017.

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



År 2023 förväntas oljebehovet att nå 104,7 mbd vilket är en uppgång med 6,9 mbd från 2018. Kina kommer – trots att de infört några av världens strängaste bränsleeffektivitets- och utsläppsregler – tillsammans med Indien stå för nästan 50 % av den globala efterfrågeökningen på olja framöver.

OLJA – PRODUKTION

Tillgången på olja har under året stramats åt och under de tre sista kvartalen 2017 sjönk OECD:s råvarulager i genomsnitt med 630 kbd. För OPEC – ländernas del var det en 95 % efterlevnad med de produktionsnedskränningar som infördes i början av året. Den totala oljeproduktionen från gruppens 14 medlemmar sjönk från 39,6 mbd till 39,2 mbd, – den första årliga nedgången sedan 2013. Leveransdisciplinen från de övriga icke-OPEC producerande länder som ingick i avtalet uppgick till 82%.

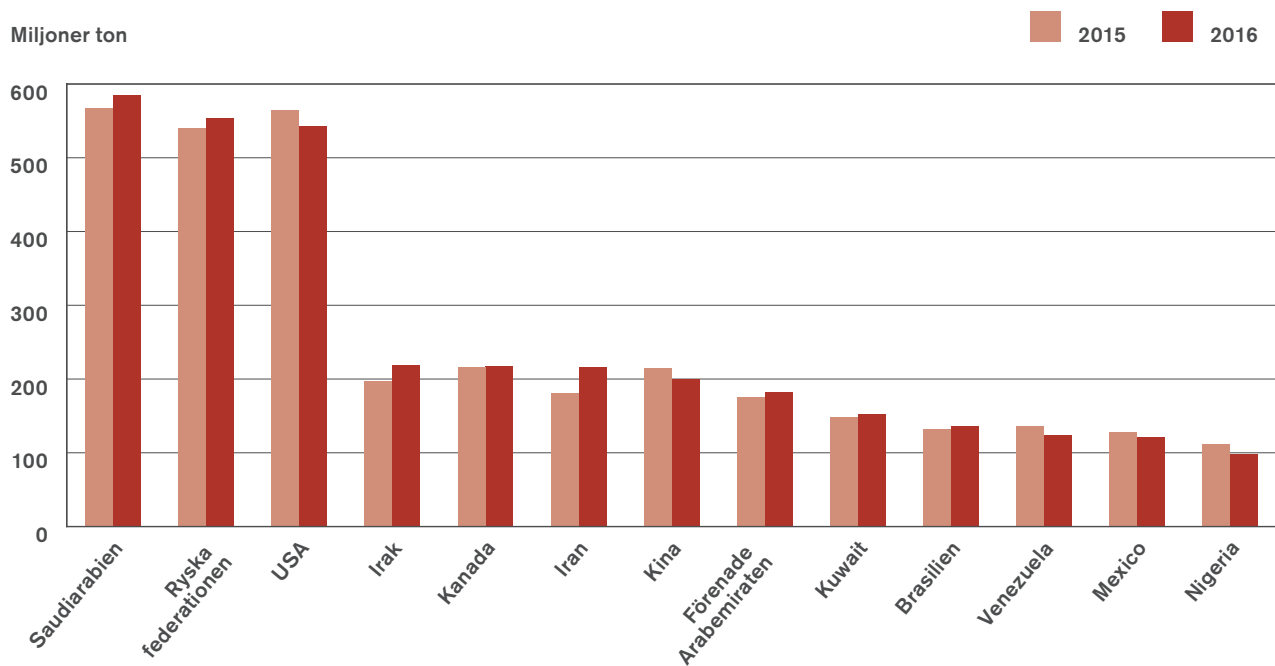
Den historiskt höga efterlevnadsgraden för producentpakten möttes dock med en lika märkbar ökning av produktionen i USA, vilket kompenserade ungefär 60 % av de realiserade nedskränningarna. USA:s produktion på 9,9 mbd är den högsta nivån på 50 år, och landet ligger nu på andra plats i världen jämsides med Saudiarabien strax efter Ryssland.

Effekten av minskningen motverkades av en återgång i produktionen från Libyen och Nigeria som inte omfattas av överenskommelsen om nedskränningarna.

Den globala oljeförsörjningen i december 2017 minskade med 405 kbd till 97,7 mbd främst beroende på oförutsedda avbrott i Nordsjön och lägre produktion i Venezuela.

VÄRLDENS STÖRSTA PRODUCENTER AV RÅOLJA

Oljeproduktionen ökade med 0,3% under 2016 jämfört med 2015. Saudiarabien, USA och Ryssland svarade tillsammans för drygt 38% av den globala produktionen. Källa: BP Statistical Review of World Energy



OLJA – PRISUTVECKLING

Under första delen av 2017 låg priserna på Brentoljan tämligen stabilt med en fluktuation mellan ca 50 och 54 dollar per fat. I juni kom ett tapp ner till 46 dollar per fat följt av en konstant prisökning under det andra halvåret. Från juli till december ökade priset och i december var priset uppe i hela 66 dollar per fat. Jämfört med 2016 var snittpriset 2017 på Brentolja betydligt högre; 55 dollar per fat mot 40 dollar per fat.

En orsak bakom prishöjningen 2017 är OPEC:s frivilliga produktionsbegränsning. 2016 års novemberavtal mellan OPEC:s medlemsstater, Ryssland och tio andra globala producenter, var det mest omfattande avtalet om begränsningar i oljeproduktionen sedan 2009. Avtalet stipulerade en produktionsminskning med 1,8 miljarder fat per dag från januari 2017 till och med mars 2018. Fram till att avtalet slöts, hotade priserna att återvända till 2016 års låga nivåer när Brentolja kostade 30 dollar per fat. Beslutet från OPEC och elva icke-OPEC-producenter att minska produktionen under första halvåret 2017 ledde direkt till en ökning av oljepriset till 55 dollar per fat, vilket var det högsta priset på över ett år.

På OPEC-mötet den 30 november 2017, slöt medlemmarna ytterligare ett avtal om att fortsatt hålla produktionsnedskärningar under hela 2018. I januari 2018 noterades rekordpriset 70 dollar per fat. Snittpriset 69 dollar per fat var det högsta månatliga genomsnittet sedan 2014.

Huruvida de stegrande oljepriserna kommer att hålla i sig beror bland annat på hur mycket de globala råvarulagren utanför OPEC:s samarbetsavtal kommer att påverkas under 2018.

BIODRIVMEDEL – DEN GLOBALA MARKNADEN

Trots att andelen elbilar ökar, kommer biodrivmedel att förbli dominerande ett bra tag inom förnybart i transportsektorn, och beräknas år 2022 stå för hela 90 % av den förnybara energikonsumtionen på vägarna. Produktionen av biodrivmedel globalt förväntas växa med över 16 % fram till år 2022.

Tillväxten av biodrivmedel samt effektivisering av nya personbilar bedöms leda till att oljeberoendet för personbilstrafik når sin höjd kring 2030, trots att bilflottan kommer att ha fördubblats till dess. Detta gäller dock inte för gods-, flyg- och sjötrafik.

USA, som är världens främsta producent av etanol, har haft en omfattande tillväxt de två senaste åren. Ökande efterfrågan på både den inhemska marknaden och på exportmarknaden har bidragit till att man nått rekordhöga produktionssiffror. Men framför allt har den politiska oron stabiliserats efter att

	Miljarder ton	Andelar av total	R/P ratio antal år
Venezuela	47,0	17,6%	341,1
Saudiarabien	36,6	15,6%	59,0
Kanada	27,6	10,0%	105,1
Iran	21,8	9,3%	94,1
Irak	20,6	9,0%	93,6
Ryska federationen	15,0	6,4%	26,6
Kuwait	14,0	5,9%	88,0
Förenade Arabemiraten	13,0	5,7%	65,6
USA	5,8	2,8%	10,6
Libyen	6,3	2,8%	310,1
Nigeria	5,0	2,2%	49,3
Summa	212,7	87,3%	--
Hela världen	240,7	100%	50,6

LÄNDER MED DE STÖRSTA RESERVERNA

Med nuvarande efterfrågan på olja globalt räcker råoljereserverna utifrån dagens tekniska förutsättningar för produktion i drygt 50 år till.

Proved reserves vid utgången av 2016. Med proved reserves avses generellt volymer som i framtiden kan utvinna med idag känd teknik och dagens ekonomiska förutsättningar. Totala reserver för 2016 på 240,7 miljarder ton vilket är 1,3 miljarder ton högre än motsvarande uppgift för 2015.

Källa: BP Statistical Review of World Energy

EPA (Environmental Protection Agency) 2017 återinfört RFS (Renewable Fuel Standard) till de tidigare lagstadgade nivåerna.

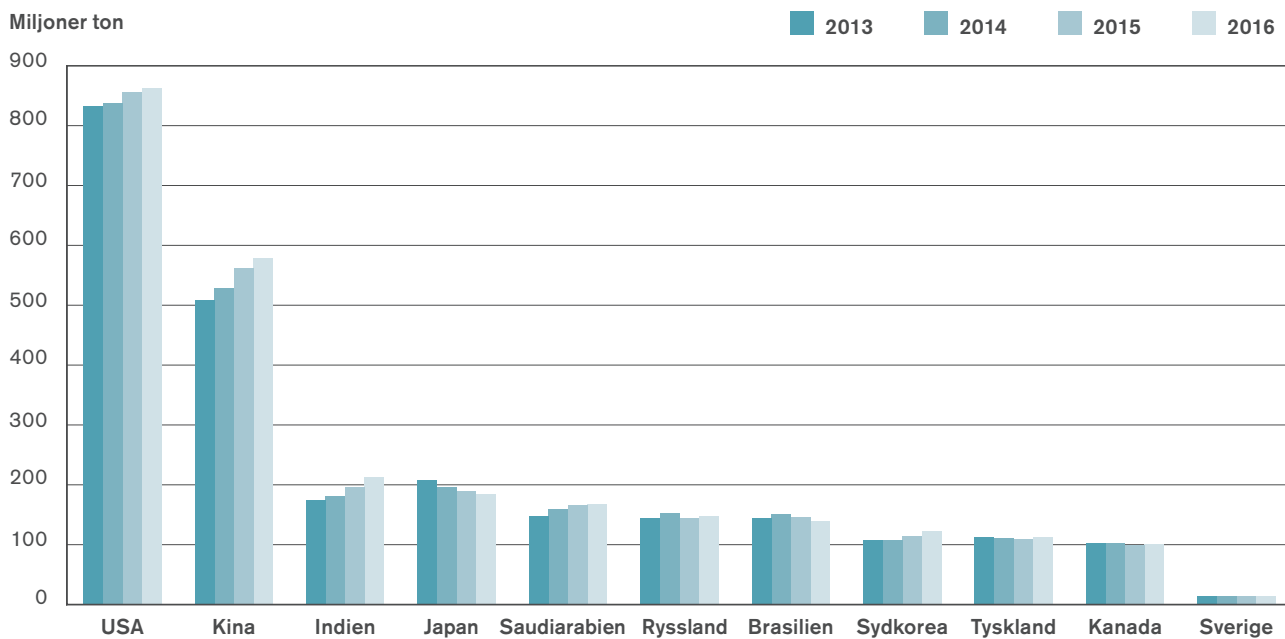
Inom EU har implementeringen av det s.k. ILUC-direktivet (Indirect land use change) där maximalt 7 % grödebaserade råvaror får användas till drivmedel, skakat om etanol- och biodieselmärknaden rejält. Huvuddelen av biodrivmedlen inom EU härstammar från grödor. Användningen av grödebaserade biodrivmedel skall dessutom enligt RED II-förslaget minskas linjärt från 7 % till 3,8 % 2030 och på sikt fasas ut helt till förmån för de s.k. avancerade biodrivmedlen som främst kommer från avfall, restprodukter och cellulosa.

BIODRIVMEDEL – PRODUKTION

USA är den dominerade producenten av biodrivmedel, med 59 Mm³ vilket motsvarar hela 58 %. Brasilien kommer på andra plats med 26 Mm³ vilket motsvarar 26 % av totala produktionen. Tillsammans står de båda länderna för hela 85 %. EU står för 5 % av den totala produktionen. Kanada och Brasilien var den amerikanska etanolindustrins största exportkunder 2016.

VÄRLDENS TIO STÖRSTA KONSUMENTLÄNDER AV OLJEPRODUKTER, ETANOL OCH BIODIESEL

Den globala konsumtionen steg med 1,5% 2016 jämfört med 2015. Flera av de större länderna ökade sin konsumtion medan Japan, Brasilien och Kanada fortsatte att minska sin konsumtion under 2016. Som jämförelse visar grafen även Sverige. Den svenska konsumtionen låg i nivå med föregående år under 2016 och utgjorde 0,3% av den globala konsumtionen. Källa: BP Statistical Review of World Energy



Biodrivmedelsproduktionen beräknas öka med över 16% fram till år 2022. Asien liksom Brasilien leder denna produktionsökning p.g.a. ökad efterfrågan av transportdrivmedel, inhemska råvaror och politiska styrmedel. Även i USA expanderar el, etanol- och biodieselproduktion som ett resultat av stödjande politiska beslut. Inom EU förväntas dock en blygsam tillväxt då det politiska landskapet efter 2020 inte förväntas uppmuntra grödebaserade produktionsanläggningar.

BIODRIVMEDEL – KONSUMTION

USA och Brasilien är världsledande inom både produktion och konsumtion av biodrivmedel. I USA är majsetanolen ledande medan Brasilien använder sockerrörsetanol.

Inom EU har konsumtionen av biodrivmedel ökat med 1,3%

mellan 2015 och 2016. Den ökningen berodde till största delen på konsumtionen av biodiesel som ökade med 2,4% till 11.6 Mtoe, medan etanolkonsumtionen sjönk med 3,1%. År 2016 var Frankrike, Tyskland och Sverige de tre största konsumenterna inom EU av biodrivmedel. Sverige har med sin uppgång på 19% från 2015 därmed gått om Italien, som i sin tur minskat sin konsumtion med 12% från tredje platsen.

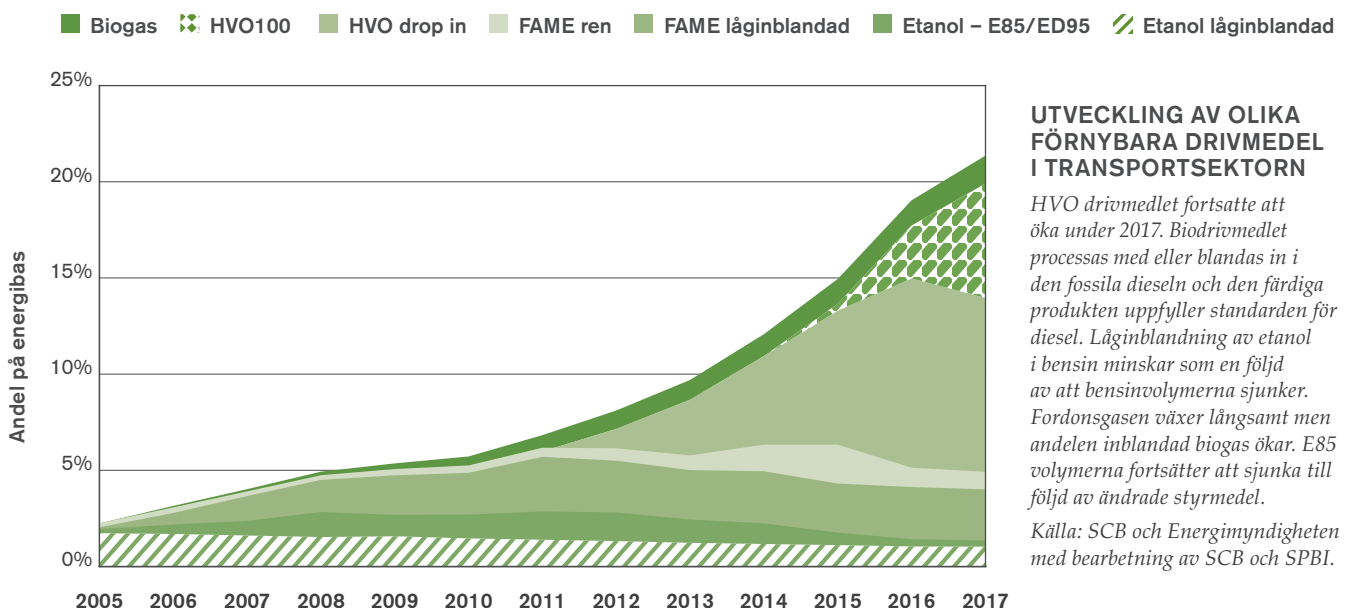
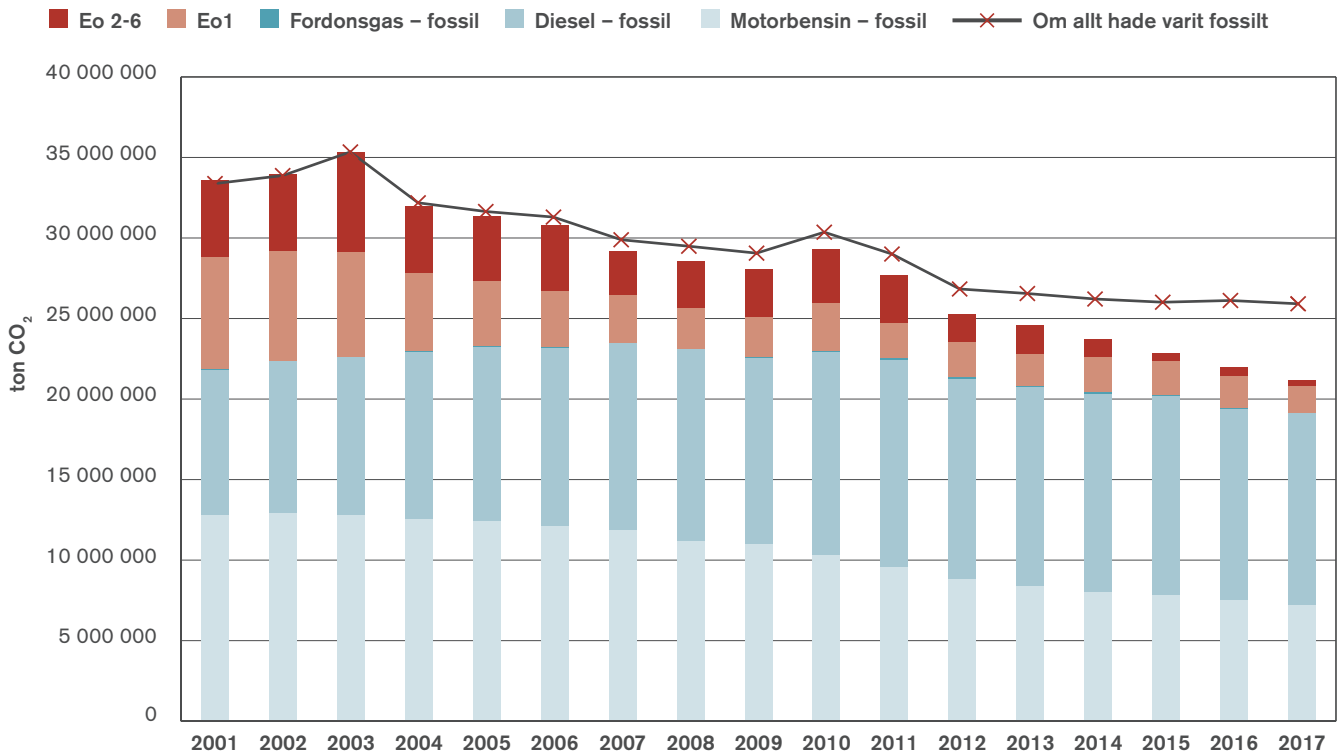
Globalt låg EU i topp på konsumtion av biodiesel medan Kanada, Kina och USA toppade konsumtionen av bioetanol. Bland de s.k. avancerade biodrivmedlen låg konsumtionen högst i Frankrike. Sverige har den högsta konsumtionen per capita av biodrivmedel globalt. Då biodrivmedel globalt nästan uteslutande produceras av grödebaserade råvaror följer priserna för dessa andra mönster än för olja.

CO₂ EMISSIONER FRÅN FOSSILA DRIVMEDEL OCH BRÄNSLEN

Under 2017 minskade koldioxidutsläppen från fossila drivmedel och bränslen med ca 0,8 miljoner ton jämfört med 2016.

Om inte biodrivmedel hade ersatt de fossila bränslena skulle koldioxidutsläppen ha varit ca 4,9 miljoner ton högre under 2017. 2017 års utsläpp på 21 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.



UTVECKLING AV OLIKA FÖRNYBARA DRIVMEDEL I TRANSPORTSEKTORN

HVO drivmedlet fortsatte att öka under 2017. Biodrivmedlet processas med 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 men andelen inblandad biogas ökar. E85 volymerna fortsätter att sjunka till följd av ändrade styrmedel.

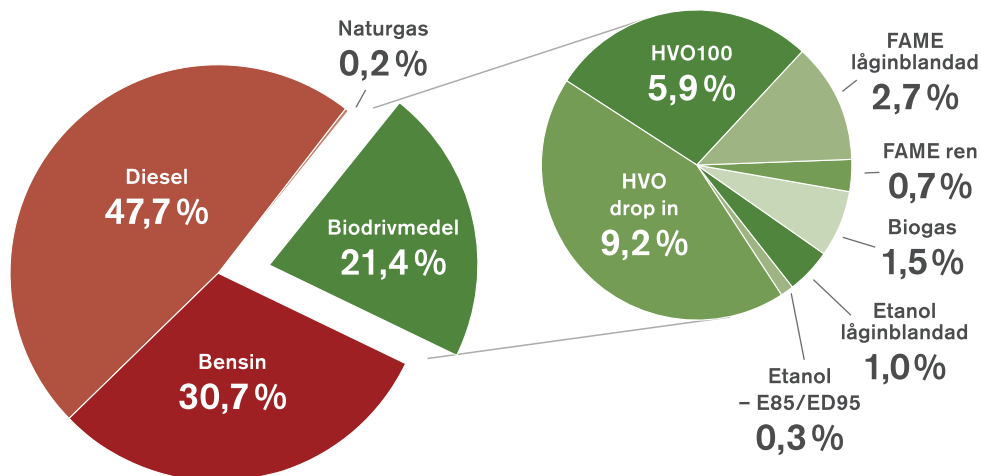
Källa: SCB och Energimyndigheten med bearbetning av SCB och SPBI.

ANDEL FÖRNYBARA DRIVMEDEL I TRANSPORTSEKTORN 2017

Användandet av förnybara drivmedel ökade även under 2017 och utgjorde på energibas 21,4% av transportbränslena. Andelen låginblandad etanol fortsätter att sjunka med minskade bensin- och E85 volymer. Ökningen av biodrivmedel under 2017 är en effekt av att HVO volymerna ökat. Total Fordonsgasvolym minskade jämfört 2016 men andelen inblandad biogas ökade till 87% och bidrog till ökning av andelen förnybart i transportsektorn. Beräkningen är gjord enligt biodrivmedelsdirektivet 2003/30/EG med tillägg av naturgas. Från 2011 ska EU länderna beräkna andelen förnybart i hela transportsektorn enligt förnybarhetsdirektivet 2009/28/EG för 2017 finns inte uppgiften vid Branschfaktas tryckning.

Det finns en osäkerhet i statistiken i hur stor del av den totala volymen som används i transportsektorn respektive till arbetsmaskiner. SPBI arbetar för att detta ska bli klarlagt och har valt att beräkna utfallet för 2017 enligt samma metod som tidigare år.

Källa: SCB och Energimyndigheten med bearbetning av SCB och SPBI.



	Energi-innehåll kWh/m ³
Bensen	9 100
Dieselbränsle	9 800
Naturgas (Nm ³)	11,05
Etanol	5 900
FAME	9 170
HVO	9 450
Biogas (Nm ³)	9,8

Bränslen för transportändamål	2017 000 m ³	000 Nm ³	Energi TWh
Bensen, fossil andel	3 028		27,56
Dieselbränsle, fossil andel	4 371		42,84
Naturgas (Nm ³)		19 266	0,21
Biogas (Nm ³)		133 220	1,31
FAME låginblandad	260		2,38
FAME ren	71		0,65
Etanol låginblandad	157		0,92
Etanol - E85/ED95	49		0,29
HVO drop in	877		8,29
HVO100	565		5,34
Totalt	9 377	152 486	89,78

UTVECKLING I SVERIGE AV ANDEL FÖRNYBART I TRANSPORTSEKTORN

Beräkningar enligt direktiv och uttryckt på energibas.

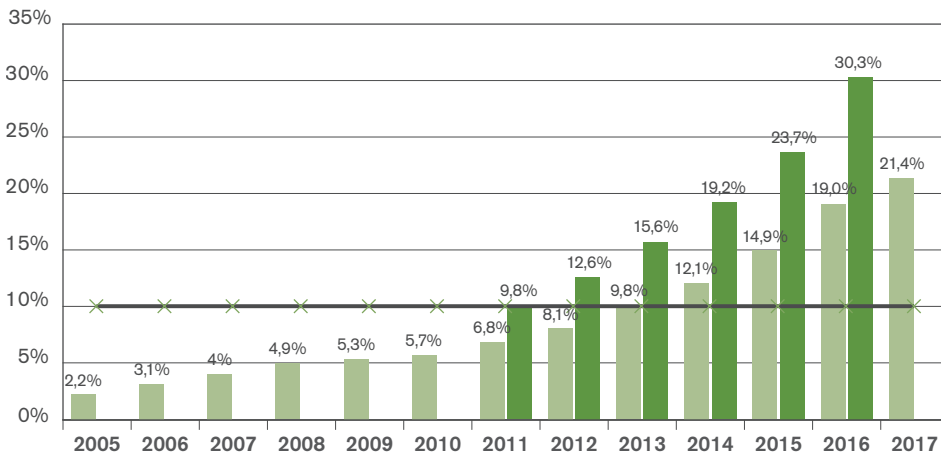
Andelen förnybart i transportsektorn räknades ursprungligen enligt regler ur biodrivmedelsdirektivet. Sedan 2011 räknas det enligt Förnybartdirektivet. Skillnaden i beräkningarna är att el för järnväg, som får räknas 2,5 ggr och el till transportsektorn som får räknas 5 ggr räknas med, samt att råvaror från avfall och restprodukter får dubbelräknas enligt Förnybartdirektivets sätt att räkna. Sveriges mål är att nå 10% i transportsektorn till 2020 ett mål som passerades 2012.

För 2017 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 —x— Sveriges mål till 2020

Andel på energibas



SVERIGES ENERGI- OCH KLIMATPOLITIK

Sverige har egna nationella klimatmål, men förutom det så ska Sverige som ett land inom EU leva upp till internationella klimatmål.

Målsättningen för EU:s klimatarbete är att utsläppen av växthusgaser ska minska med 50 % till 2050 i jämförelse med 1990 och vara noll år 2100. Detta för att temperaturen inte ska öka med mer än 2 grader.

EU:s klimatpolitiska mål till 2020 innebär att EU ska minska växthusgasutsläppen med minst 20 % i jämförelse med 1990, att energiförbrukningen ska sänkas med 20 %, att andelen förnybar energi ska höjas till 20 % av all energikonsumtion samt att andelen biodrivmedel i transporter ska uppgå till 10 %.

De EU-direktiv som hanterar transporter och drivmedel är främst RED, Renewable Energy Directive eller Förnybartdirektivet och FQD, Fuel Quality Directive eller Bränslekvalitetsdirektivet. Under 2018 förväntas omarbetningen av RED II bli klart.

HISTORISK TILLBAKABLICK PÅ EU:S KLIMATPOLITIK OCH MÅLSÄTTNINGAR

Biodrivmedelsdirektivet – 2003 fastställdes det första direktivet som satte mål för förnybart i transportsektor. Direktivet kallades biodrivmedelsdirektivet (2003/30/EG) och satte två nationella vägledande mål. En för utgången av 2005 på 2% förnybart på energibas och en för utgången av 2010 på 5,75%. Här fanns ingen form av dubbelräkningar av vissa råvaror.

Syftet med biodrivmedelsdirektivet var att försäkra sig om att transportsektorn i EU skall bidra till att uppnå Kyotoavtalet, säkra energitillförseln i EU samt att utveckla jordbruket genom att de kan leverera råvaror till biodrivmedelsproduktion, huvudsakligen till etanol och FAME produktion.

Förnybartdirektivet & Bränslekvalitetsdirektivet – 2009 publicerades förnybartdirektivet, 2009/28/EU (RED) och uppdateringen av Bränslekvalitetsdirektivet, 2009/30/EU (FQD). Då hade målet för förnybart i transportsektorn för alla medlemsstater stigit till 10 % förnybart på energibas till 2020. Nu infördes det också en möjlighet att dubbelräkna vissa prioriterade råvaror samt biodrivmedel producerade från avfall och restprodukter. Samtidigt infördes europeiska hållbarhets-kriterier för biodrivmedel och biooljor i både RED och FQD.

I FQD infördes också ett krav på drivmedelsleverantören att minska växthusgasutsläppen från transportdrivmedel med 6% till den 31.12.2020. Det tog till april 2015 innan EU publicerade hur man skulle beräkna denna växthusreduktion och mot vilken baslinje. Detta har nu implementerats i svensk lag-

stiftning och första rapportering enligt detta är i april 2019. Systemet i FQD är en s.k. reduktionsplikt och överensstämmer med det system som man infört i Tyskland. För att komplicera bilden ytterligare så införde EU under 2017 ett maxtak på 7 % för hur mycket grödebaserat som medlemsstaten får räkna med mot måluppfyllnaden av 10% förnybart i transportsektorn 2020.

SVERIGES KLIMATPOLITIK

2017 fattade Riksdagen beslut om ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. Ramverket består klimatmål, klimatlag och ett klimatpolitiskt råd. Ramverket utgår från den parlamentariska överenskommelsen inom Miljömålsberedningen.

Klimatlagen trädde i kraft den 1 januari 2018. Lagen innebär att varje sittande regering har en skyldighet att föra en klimatpolitik som utgår från de fastställda klimatmålen. Varje år ska en klimatredovisning presenteras i budgetpropositionen och var fjärde år ska en klimatpolitisk handlingsplan tas fram för att redovisa hur klimatmålen ska uppnås.

I klimatramverket ingår mål om netto-noll utsläpp till år 2045 och etappmål om 70 % minskning av växthusgasemissioner från



transportsektorn till 2030 jämfört med 2010 och 75 % minskning till 2040. Det långsiktiga klimatmålet innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Regeringens politik kommer att utvärderas av ett klimatpolitiskt råd.

STYRMEDEL FÖR DRIVMEDEL OCH FORDON

Under 2017 fattades det beslut om två styrmedel riktade mot drivmedelsbranschen och fordonsindustrin för att styra mot minskade växthusgasutsläpp.

STYRMEDEL FÖR DRIVMEDEL – REDUKTIONSPLIKT

I juli 2018 införs Reduktionsplikt i Sverige. Det innebär att drivmedelsdistributörerna på den svenska marknaden åläggs att blanda in biodrivmedel upp till en viss nivå för att sänka växthusgasemissionerna med en viss procent. Det är därmed inte volym av biodrivmedel som är styrande utan sänkningen av växthusgasemissionerna. Det innebär att de biodrivmedel som premieras är de med högt energiinnehåll och hög klimatprestanda och som då behövs i mindre volym, men som ändå sänker växthusgasutsläppen till den nivå som Reduktionsplikten kräver. Nivån sätts utifrån att de biodrivmedel som blandas in ska reducera de fossila koldioxidutsläppen jämfört med om produkten hade varit helt fossil. Förslaget innebär att diesel ska reduceras med 19,3 % växthusgasemissioner och bensin med 2,6 % växthusgasemis-

sioner från 1 juli 2018, som sedan ska öka över tid med inlagda kontrollstationer. Reduktionsplikten innebär också att det blir full skatt på drivmedlet inklusive biodrivmedlet. Om drivmedelsdistributörerna inte kan uppfylla Reduktionsplikten beläggs de med en sanktionsavgift. Höginblandade biodrivmedel som HVO100, B100, ED95 och E85 fortsätter att fungera enligt tidigare styrmedel med skattenedsättning.

STYRMEDEL FÖR FORDON – BONUS MALUS

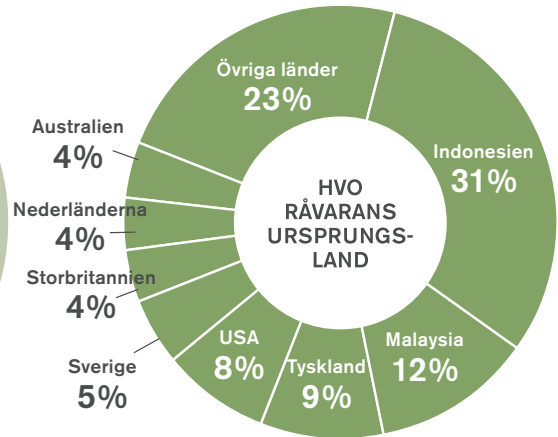
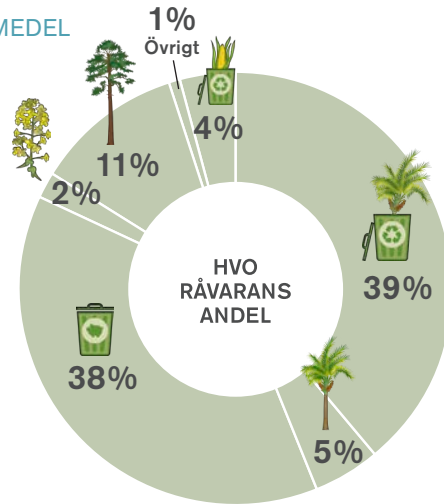
Bonus Malus, som ska styra vilken typ av bilar som ska komma ut på marknaden för lätta bilar, införs liksom Reduktionsplikten den 1 juli 2018. De bilar som redan finns på marknaden omfattas inte av förslaget. Bland annat innebär Bonus Malus att den femåriga fordonsskattebefrielsen för miljöbilar tas bort och supermiljöbilspremierna ersätts av en bonus för bilar med låga utsläpp. Förslaget om att slopa den femåriga skattebefrielsen påverkar inte de bilar som redan är i trafik. För bilar med nollutsläpp är den högsta bonusen 60 000 kr. Bonusen får medges med belopp som högst motsvarar 25 % av bilens nypris. Bilar som kan köras på fordonsgas (blandning av biogas och naturgas) får 10 000 kr i bonus. När det gäller malus, så kommer bensin- och dieseldrivna fordon att få en förhöjd fordonsskatt under de tre första åren efter den 1 juli 2018. Koldioxidbeloppet är 82 kr/g över 95 g/km och är 107 kr/gram över 140 g/km. Grundbelopp för alla bilar är 360 kr i fordonsskatt. Från år 4 och därefter får fordonet "normal skatt" vilket innebär att koldioxidbeloppet blir 22 kr/g utöver 111 g/km för fordon som satts i trafik efter den 1 juli 2018.



**RÅVAROR TILL BIODRIVMEDEL
SOM ANVÄNTS I
SVERIGE 2017**

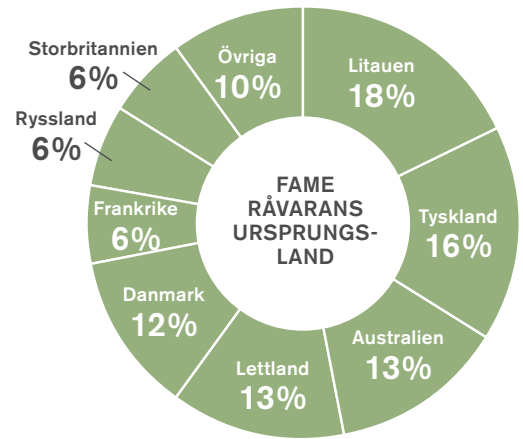
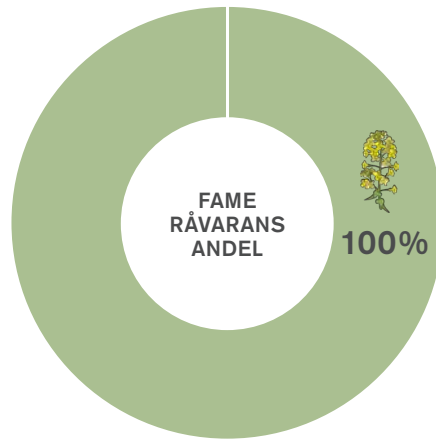
HVO

HVO är en syntetisk diesel som har kemiska egenskaper som en vanlig diesel. Råttalolja bidrog med 11%. (All palmoljebaserad HVO som rapporteras omfattas av certifiering enligt ett av EU-kommissionen godkänt certifieringssystem). Ursprungsland avser här råvarornas ursprungsland, det vill säga i vilket land odlingen skett, eller i vilket land restprodukten eller avfallet uppstått.



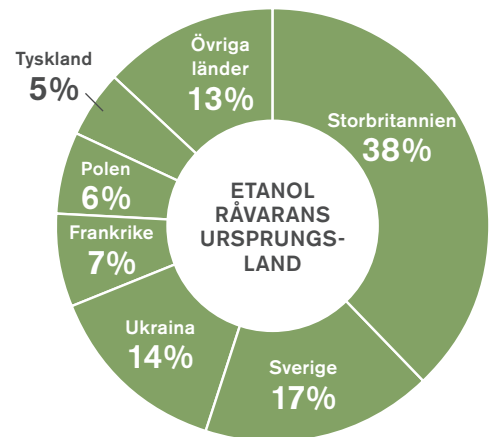
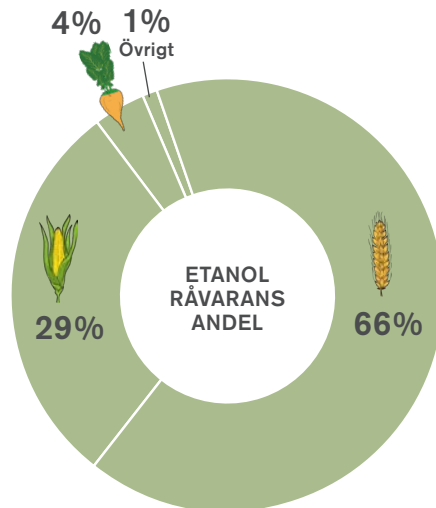
FAME

FAME är en ersättning för diesel. FAME som används i Sverige produceras från raps. Tyskland, Litauen och Danmark är de största ursprungsländerna. Ursprungsland avser här råvarornas ursprungsland, det vill säga i vilket land odlingen skett.



ETANOL

Etanolen används som ersättning för bensin antingen genom läginblandning i bensin eller i drivmedlet Etanol E85 och ED95. Vete och majs var den huvudsakliga råvaran vid framställningen av etanol under 2017. 38% av råvaran för etanolen som producerades under 2017 kom från Storbritannien. Ursprungsland avser här råvarornas ursprungsland, det vill säga i vilket land odlingen skett, eller i vilket land restprodukten eller avfallet uppstått.



FÖRSÄLJNINGsutveckling

2017 följer den trend som med 2015 undantaget rått en tid med en sjunkande försäljning av drivmedel. Nedgången blev helt i nivå med 2016 med en nedgång på 2 % eller 0,2 Mm³ och stannade på 9 Mm³. Bensinförsäljningen sjönk åter lite snabbare än för 2016 och gick ned med 5 % eller 0,2 Mm³. I förhållande till toppåret 1989 på 5,9 Mm³ såld bensin är nu den ackumulerade nedgången 2,8 Mm³ eller 47 %. Om nedgången fortsätter i samma takt blir 2018 det år då minskningen totalt överstiger 50 %.

Dieselförsäljningen stod i stort sett still jämfört med 2016 och uppgick till 5,8 Mm³. Andelen dieselmotorer av försäljningen 2017 uppgick till 49 % vilket innebär att trenden är fortsatt nedåt då andelen för 2016 var 53 %. Personbilarnas andel av den totala dieselförsäljningen kan uppskattas till ca 25 % vilket gör att det krävs en omsvängning över fler år innan någon påtaglig effekt på relationen bensin diesel kan spåras. Antalet dieselmotorer uppgick till ca 1,7 miljoner vid utgången av 2017. Motsvarande siffra för bensinmotorer var ca 2,8 miljoner. Antalet gasbilar, elbilar och elhybrider är på fortsatt mycket låg nivå ca 0,1 miljoner. Bilar som kan drivas med etanolbränslet E85 sjunker långsamt men stadigt och uppgick till ca 0,2 miljoner. Dieselbränslets användning på olika sektorer går inte att med säkerhet fastställa men nya bedömningar pekar på en fördelning på ca 25 % personbilar, ca 55 % på tung trafik inklusive bussar och ca 20 % till entreprenadmaskiner, traktorer och övrig användning som i exempelvis fasta installationer.

Användningen av biodrivmedel ökade i Sverige under 2017. Det är framför allt den förnybara dieselprodukten HVO som ökar. HVO kan blandas i vanlig diesel och användas som ren produkt. För 2017 ökade den totala användningen av HVO med 0,1 Mm³. Totalt uppgick den till 1,45 Mm³. HVO var helt skattebefriad under hela 2017. Användningen ökade som ren produkt medan inblandningen i diesel minskade något.

För den svenska FAME:n RME var situationen något annorlunda. Den totala användningen var ungefär i linje med 2016 och uppgick till 0,3 Mm³ men där var det inblandningen som stod för den större minskningen även om skillnaderna var små. Skatten på RME höjdes och sänktes under 2016 som en konsekvens av statsstödsreglerna men låg still under hela 2017. Skatten uppgick till 1,59 kr/l för låginblandad RME medan den var 0,92 kr/l för ren produkt.

Etanolbränslet E85 fortsatte även under 2017 att sjunka och är nu nere på 41 000 m³. Antalet bilar som kan tanka E85 minskar och är nu på ca 220 tusen bilar. Väldigt få nya fordon säljs och därmed blir utskrotningen utslagsgivande och ger sjunkande volymer. Även etanol i E85 var påverkat av statsstödsreglerna och var beskattad med 0,31 kr/l under 2017. Bränslet E85 är en blandning mellan ca 85 % etanol och 15 % bensin.

Etanolhalten varierar av funktionalitetsskäl under året med ca 85 % under perioden april till november och 75 % under perioden november till mars.

Samtliga biodrivmedel är fortsatt dyrare än sina fossila motsvarigheter vilket gör att de är helt beroende av politiska styrmedel för att överleva.

Försäljningen av fordonsgas uppgick till 152 500 tusen Nm³ vilket var en liten nedgång på ca 5 000 tusen Nm³. I procent räknat är det ca 3. Omräknat till motsvarande mängd bensin blir det ca 190 tusen kubikmeter. Andelen biogas i fordonsgaspoolen steg med hela 12 procentenheter och uppgick till ca 87 %

PRISutveckling

Konsumentpriset på de färdiga produkterna bensin och diesel består i stort av tre element, priset på produkten på världsmarknaden, skatt i form av moms och de två punktskatterna energiskatt och koldioxidskatt samt den bruttomarginal som drivmedelsleverantörerna behöver för att bedriva verksamheten. På SPBI:s hemsida redovisas månatligt i efterskott hur de olika elementen har utvecklats utifrån statistiskt framtaget konsumentpris minus skatt och ett genomsnittligt framtaget världsmarknadspris. Det som blir kvar redovisas som en teoretiskt framräknad bruttomarginal.

Utöver skatten är priset på världsmarknaden den största delen av konsumentpriset* för såväl bensin som diesel.

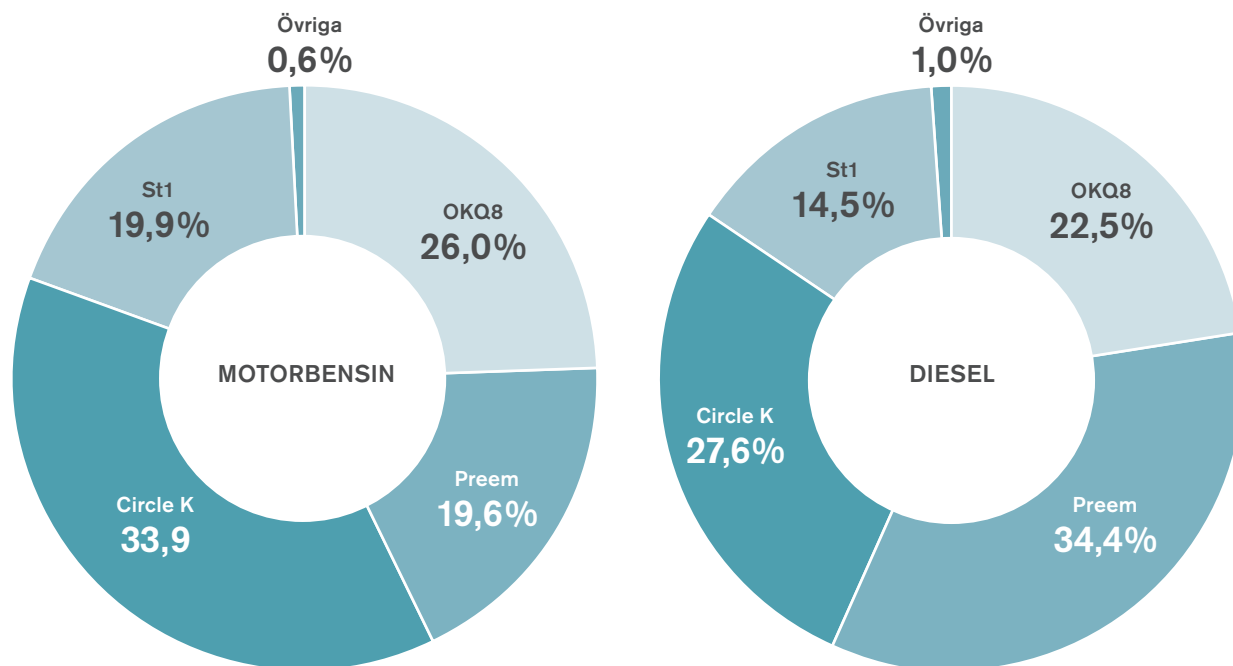
Igen blev det ett lite udda år då det högsta priset på bensin under året inte kom under sommaren utan faktiskt i december månad och landade då på 14,52 kr/l. Istället kom det lägsta priset i juni månad då priset låg på 13,57 kr/l. I genomsnitt under året blev priset 14,13 kr/l. Det är en klar uppgång jämfört med 2016 då det genomsnittliga priset hamnade på 13,20 kr per liter, en ökning med 93 ö/l. Då punktskatten inklusive moms var ca 0,20 kr/l högre under 2017 jämfört med 2016 stod ökningen i produktkostnad för resterande delen inklusive moms på ca 0,74 kr/l. Den framräknade teoretiska bruttomarginalen var i nivå med 2016, 1 öre lägre per liter.

Prisuppbbyggnaden för genomsnittet för 2017 med ett försäljningspris på 14,13 blev 2,83 kr moms, 6,20 kr punktskatt 3,69 kr produktkostnad och 1,41 kr teoretisk bruttomarginal. Allt räknat i kronor per liter.

För privatkunder på diesel var 2017 ett år med en relativt kraftig ökning av priset. Den högsta noteringen är även den i december månad med 14,55 kr/l medan den lägsta noteringen är från juni på 13,10 kr/l. Det genomsnittliga konsumentpriset för 2017 stannade på 13,85 kr per liter. En påtaglig höjning av

VOLYMER OCH MARKNADSANDELAR 2017

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		Diesel		Eldningsolja 1		Övr. eldningsoljor		Övr. bränslen	
	Volym	% 2017	Volym	% 2017	Volym	% 2017	Volym	% 2017	Volym	% 2017
OKQ8	832	26,0	1 308	22,5	136	22,1		0,0		
Preem	628	19,6	2 004	34,4	356	57,9	100	67,8		
Circle K	1 085	33,9	1 605	27,6	0	0,0		0,0		
St1	635	19,9	843	14,5	144	23,5	5	3,1		
Övriga	19	0,6	60	1,0	-21	-3,4	43	29,2	2 238	100,0
Volym 2017, total	3 199	100,0	5 821	100,0	616	100,0	148	100,0	2 238	100,0
% förändring	-4,2		-0,7		-17,9		-23,0		20,8	

priset jämfört med 2016 på 0,90 kr/l. Skatten på diesel ökade med drygt 0,21 kr/l under 2017 och uppgick till 6,95 kr/l. Den varierande inblandningen av biodrivmedlen RME och HVO gör det inte möjligt att på ett säkert sätt bedöma produktkostnaden.

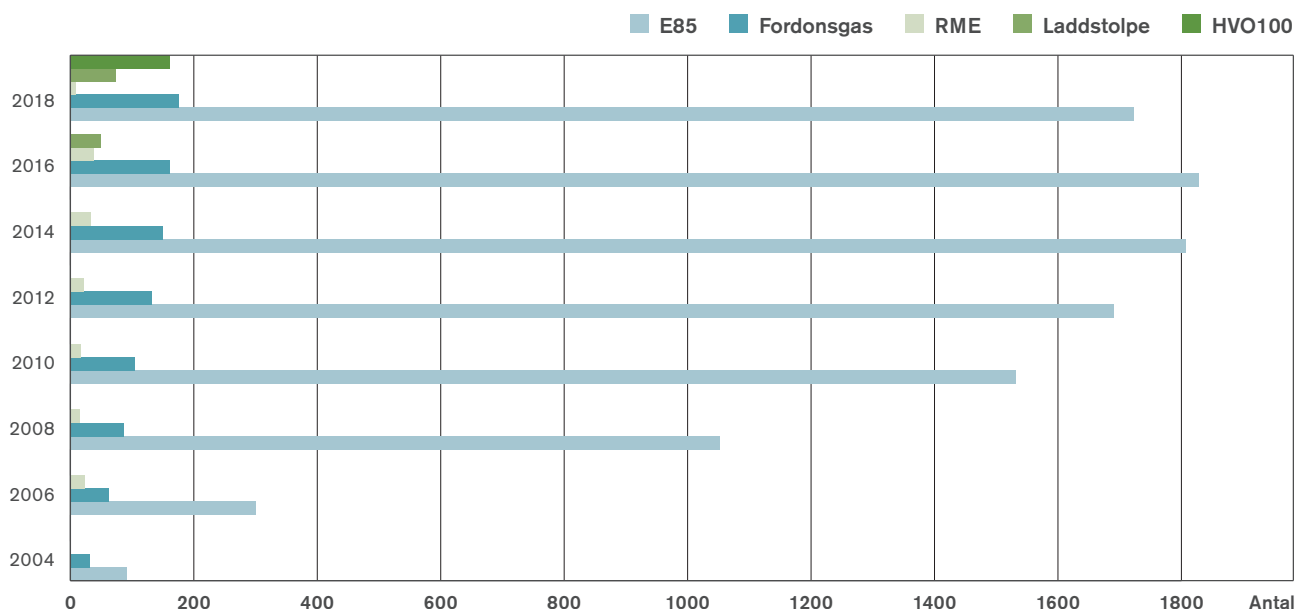
Den påtagliga ökningen i pris för såväl bensin som diesel under året står att hitta i utvecklingen av priset på råolja under 2017. Året inleddes med ett pris på Brent råolja på 57 dollar per fat och sjönk sedan för att igen stiga mot årets

slut och avsluta med ett pris på 66 dollar per fat. Omräknat till svenska kronor är det en uppgång på 0,21 kr/l.

Priset på etanolprodukten E85 steg i förhållande till 2016. Genomsnittspriset blev 11,30 kr/l vilket var en ökning på 0,40 kr/l trots att skatten på etanol minskade under året och var vid årsskiftet nere i 0,31 kr/l. Högsta priset kom redan i mars på 12,32 kr/l medan årets lägsta notering var i oktober på 10,39 kr/l. Etanol var under 2017 belagd med en skatt på

UTVECKLING AV STATIONSNÄT/PUMPAR FÖR ALTERNATIVA DRIVMEDEL OCH FÖRNYBARA BIODRIVMEDEL

Nästan all bensin som säljs på stationerna har låginblandning av etanol/ETBE. I diesel finns FAME och HVO inblandat. Utöver att tillhandahålla låginblandad bensin och diesel tillhandahåller landets stationer alternativa drivmedel i form av E85, fordonsgas, HVO100, RME samt laddstolpar.



0.31 kr/l då den ansågs överkompenserad enligt de statsstödsregler som gäller i Europa. Då andelen etanol skiljer mellan sommar och vinter p.g.a. funktionsskäl skiljer sig etanolhalten under året. Den är typiskt på 85 % under sommarhalvåret medan den sjunker typiskt till 75 % under vinterhalvåret.

Även priset på fordonsgas ökade under året och genomsnittligt hamnade det på 17,14 kr/kg gas. Årets lägsta pris på 16,79 kr/kg gas inträffade i juli månad medan den högsta noteringen kom i december på 17,49 kr/kg fordonsgas.

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

TRYGG ENERGIFÖRSÖRJNING

I slutet av 2015 beslutade regeringen att återuppta totalförsvarsplanering och som en del därav planeringen av ett civilt försvar. Trygg energiförsörjning är en del av detta och SPBI medverkar i samarbetet mellan olika samhällsaktörer och myndigheter.

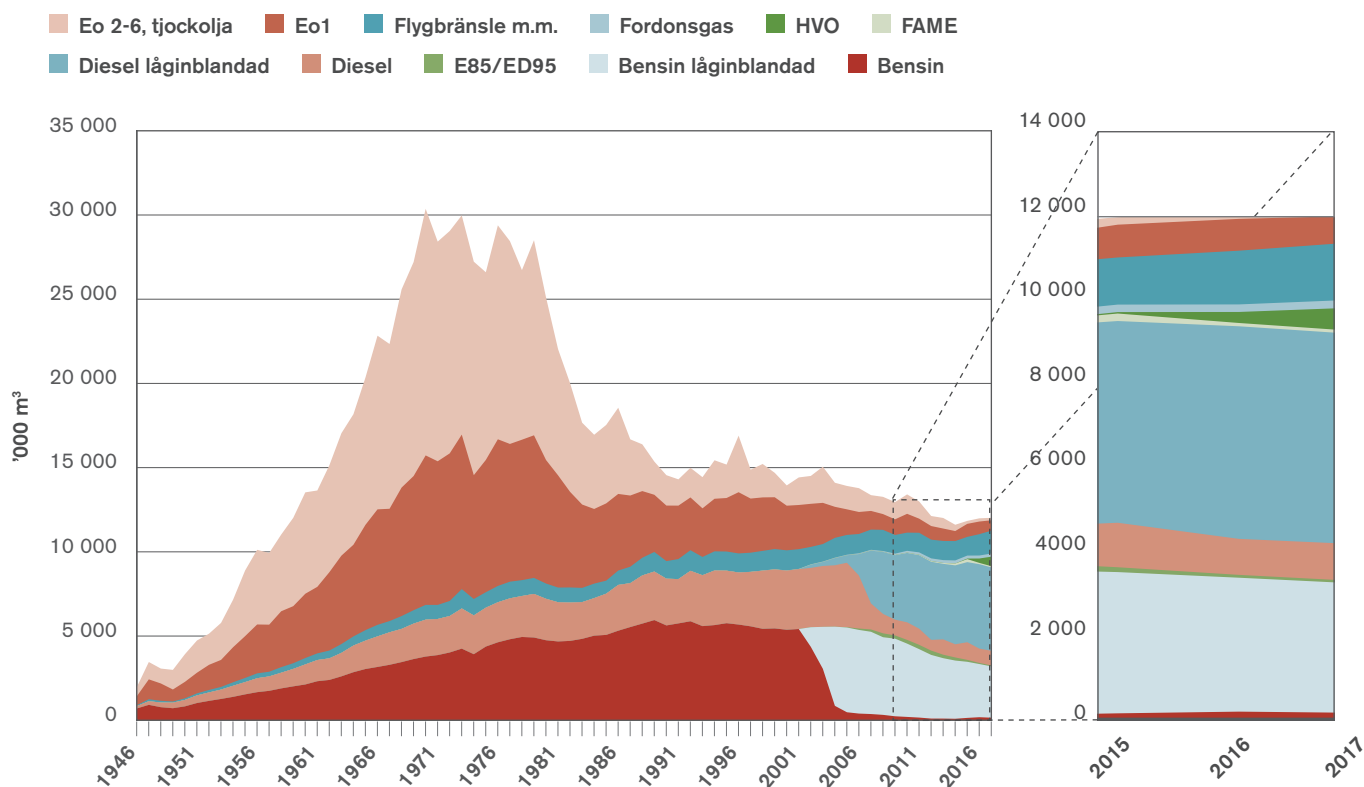
Ett exempel på detta är Transportsektorns samverkan inför samhällsstörningar (TP SAMS) som är ett transportslagsövergripande forum för privat-offentlig samverkan. Medlemskretsen i TP SAMS utgörs av branschorganisationer och myndig-

heter. Huvudsyftet är att stärka transportsektorns samlade förmåga att hantera samhällsstörningar. Mer om TP SAMS hittar du under www.tpsams.se

Drivmedelsaktörer kan vara skyldiga att hålla beredskapslager enligt de nationella regler som har fastställt bland annat mot bakgrund av ett EU direktiv från 2009. Regler om beredskapslagring har funnits under många år och syftet är att trygga tillgången på drivmedel och bränslen vid en samhällskris. Mer om beredskapslagring hittar du på energimyndighetens hemsida www.energimyndigheten.se

LEVERANSER AV PETROLEUMPRODUKTER OCH FÖRNYBARA DRIVMEDEL I SVERIGE, LÅNGTIDSSERIE

Källa: SCB och Energimyndigheten med bearbetning av SCB och SPBI.



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

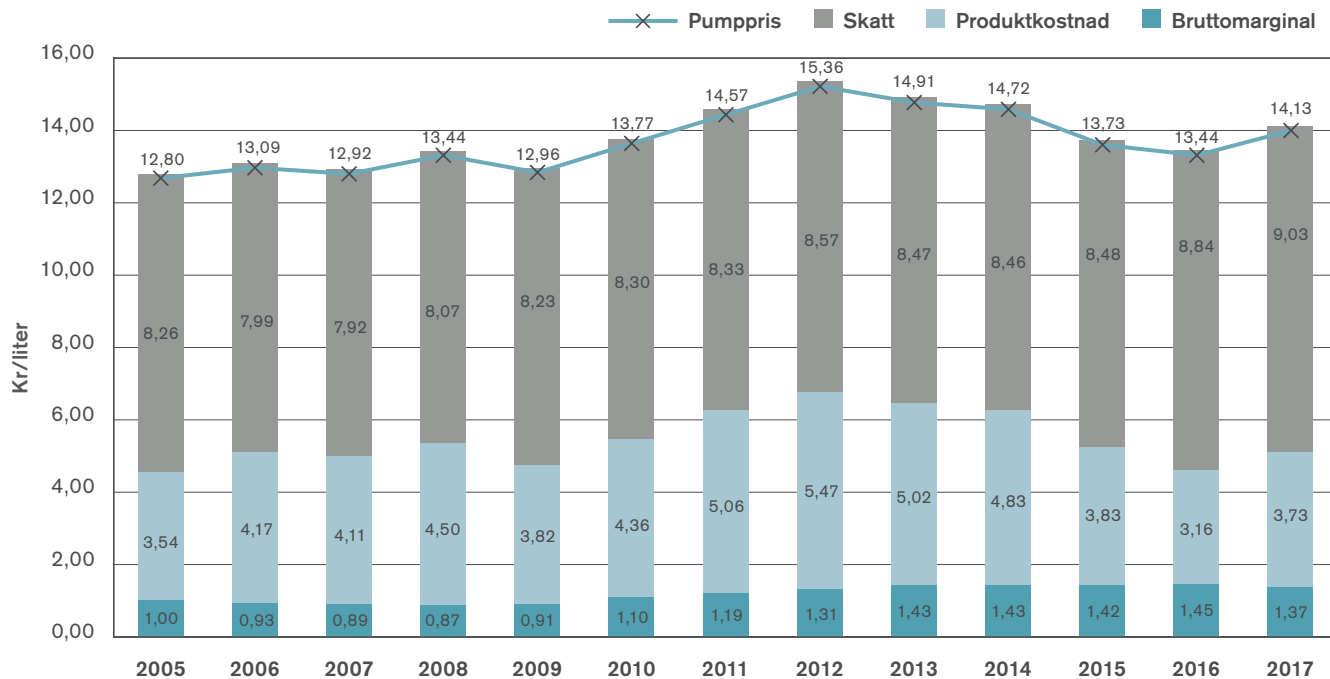
Drivmedel och bränsleleveranserna ökade under 2017 jämfört 2016. Bensinvolymerna fortsätter att minska medan dieselvolymerna ökar vilket reflekterar förändringen i fordonsflottan. Andelen förnybara drivmedel fortsatte att öka.

Källa: SCB och Energimyndigheten med bearbetning av SCB och SPBI.

Produktgrupp miljoner m ³	2017	2016	2015	1990	1970
Motorbensin	3,20	3,34	3,47	5,63	3,78
- därav låginblandad	3,05	3,16	3,33		
E85/ED95	0,06	0,07	0,11		
Dieselbränsle	5,82	5,86	5,80	2,78	2,19
- därav låginblandad	4,95	5,01	4,76		
Ren FAME och HVO100	0,64	0,34	0,21		
Fordonsgas, (bensinekvivalent)	0,19	0,18	0,18		
Flyg-/övriga bränslen	1,36	1,27	1,11	1,05	0,88
Eldningsolja 1	0,62	0,75	0,77	3,30	8,88
Övriga eldningsoljor	0,15	0,19	0,18	1,80	14,64
Summa, miljoner m³	12,02	11,99	11,84	14,56	30,37
Propan och butan, totalt i miljoner ton	0,3	0,3	0,3	-	-

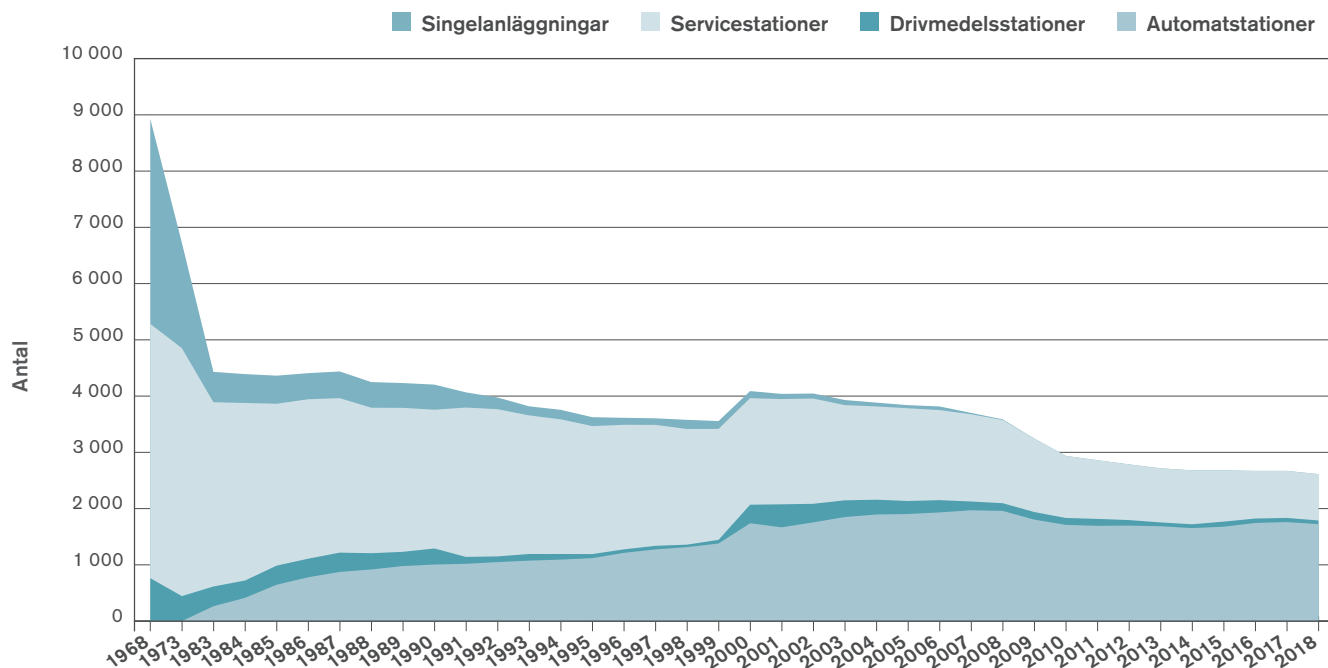
BENSINPRISER 2005 – 2017 - 95 OKTAN, ÅRSMEDEL TAL I 2017 ÅRS PENNINGVÄRDE

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



UTVECKLING STATIONSNÄTET

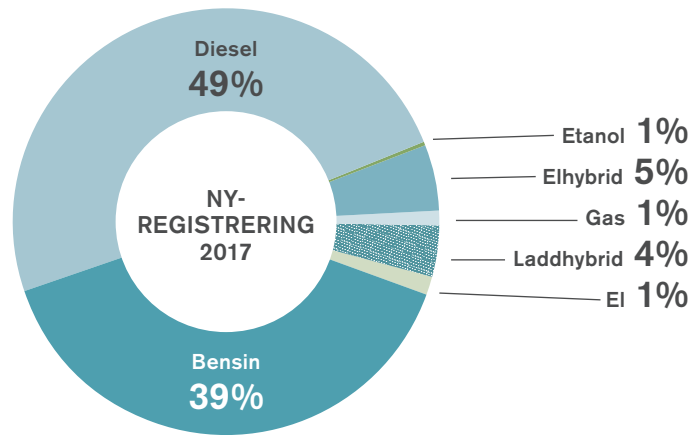
Antalet försäljningsställen för drivmedel minskade något jämfört 2017 och det fanns 2613 stationer i början av 2018. Till detta kommer ett antal stationer som inte tillhör en etablerad försäljningskedja. Någon samlad statistik finns inte för dessa men SPBI bedömer att de uppgår till ett par hundra totalt. De är oftast etablerade i landsbygd och mindre samhällen. Utvecklingen med att bemannade stationer ersätts av automater fortsätter.



NYREGISTRERING PERSONBILAR 2017 PER DRIVMEDEL

98% av 2017 års nyregistreringar var av bilar som drivs med flytande drivmedel. I beräkningen ingår även elhybrider och laddhybrider.

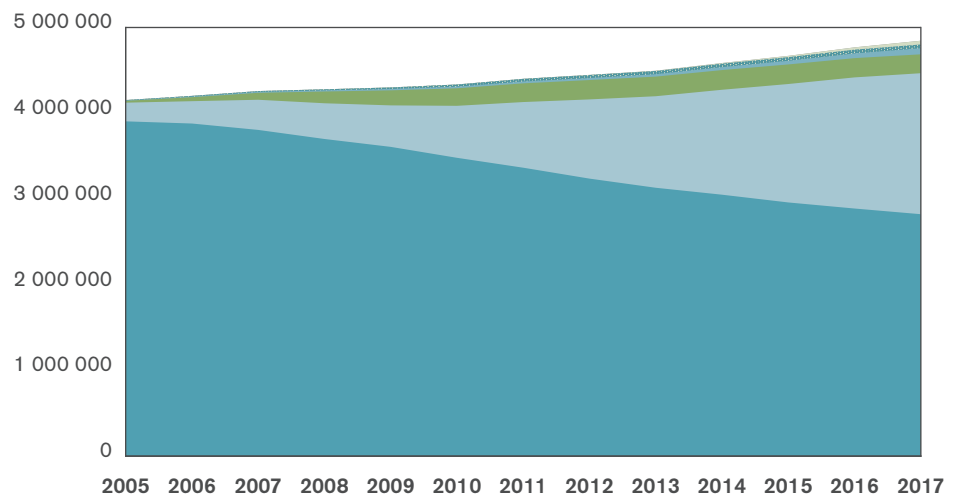
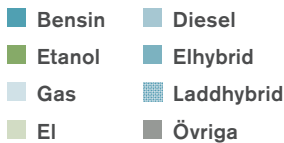
Källa: Trafikanalys/SCB



PERSONBILAR I TRAFIK PER DRIVMEDEL

Vid utgången av 2017 fanns 4,8 miljoner personbilar i Sverige av dessa drevs 99% av flytande drivmedel såsom Bensin, Diesel, E85, HVO, och FAME.

Källa: Trafikanalys/SCB

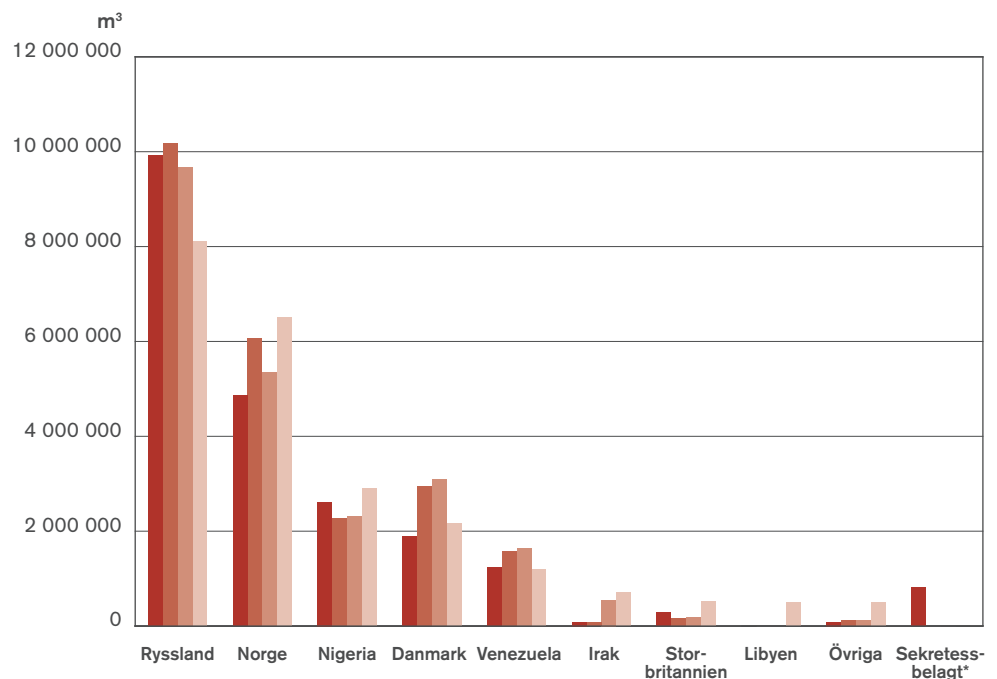


RÅOLJEIMPORT

Råoljeimporten ökade från 22 894 348 m³ under 2016 till 23 103 044 m³ under 2017. Sverige importerar 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.



Förkortningar

mbd	miljoner fat per dag	Gton	gigaton = miljarder ton	RFA	Renewable Fuels Association
kbd	tusen fat per dag	%e	% på energibas	toe	energimängd ton oljeekvivalenter = 11,6 MWh
mboe	miljoner fat oljeekvivalenter	Nm³	Normalkubikmeter 1 Nm ³ fordonsgas motsvarar energimässigt ca 1,14 liter bensin	FAME	Fettsyrametylester
hl	hektoliter = 100 liter	RED	Renewable Energy Directive, Förnybartdirektivet	RME	Rapsmetylester
m³	kubikmeter = 1000 liter	FQD	Fuel Quality Directive, Bränslekvalitetsdirektivet	E85	drivmedel med 85% etanol och 15 % bensin sommarkvalité
Mm³	miljoner kubikmeter			IEA	International Energy Agency
Mton	megaton = miljoner ton				

Färgkoder

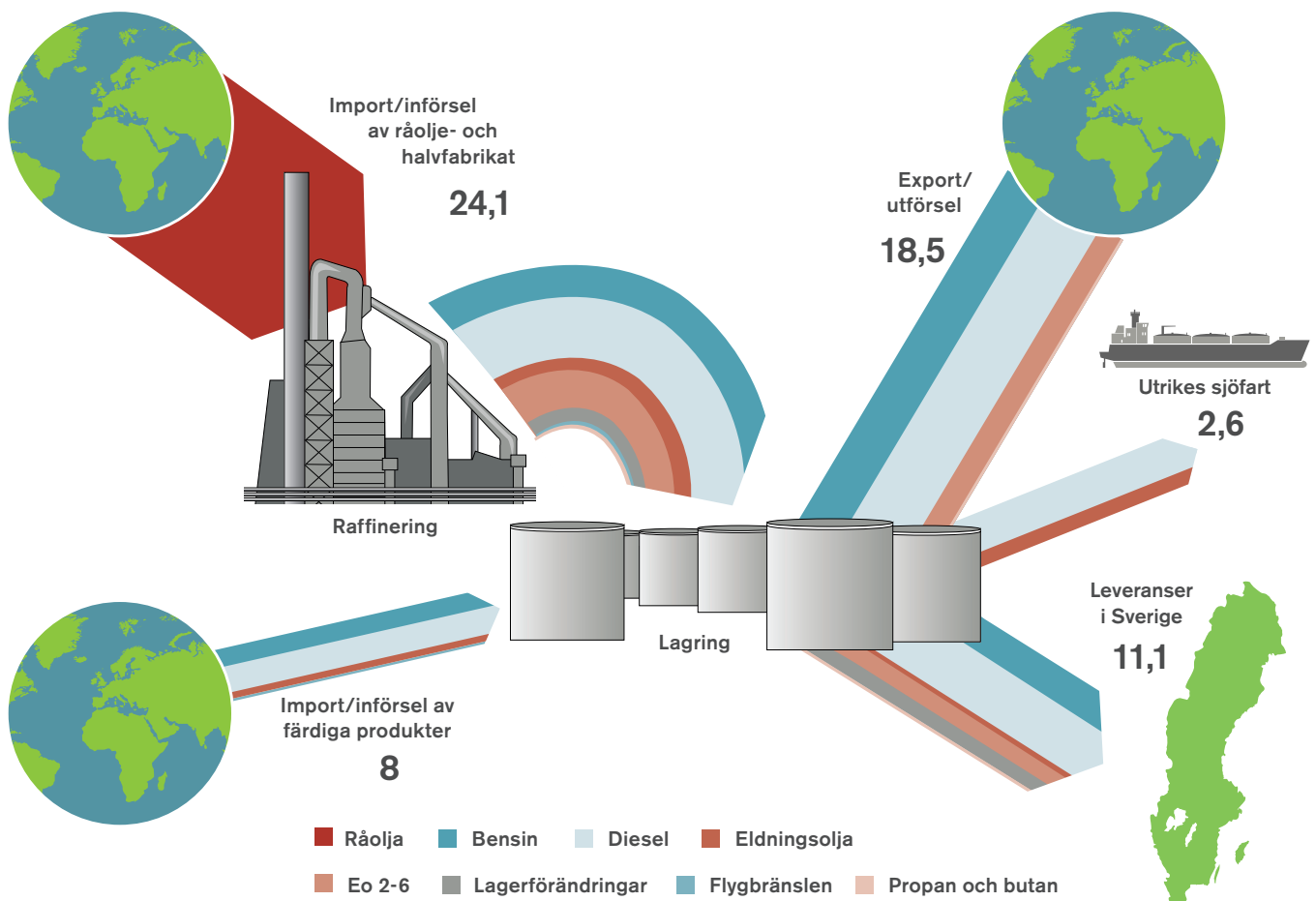


Produktion: Tomorro⁷ Tryck: Ätta45 Foto: Paul Quant



FÖRSÖRJNINGSBALANS I MILJONER KUBIKMETER

Källa SCB och Energimyndigheten med bearbetning av SCB och SPBI



000m ³ Produktgrupp ^{a)}	Tillförsel		Avgång				Differens ^{c)}
	Import	Produktion	Raff. förbrukn.	Leveranser			
				Inrikes ^{b)}	Utr. sjöfart	Export	
Råolja	23 103		22 668			934	-499
Halvfabrikat	1 061		-923			1 536	448
Motorbensin	2 007	6 246		3 043		5 048	162
Lätt-/gasbensin, övr.	0	127	0	0		105	22
Flygbränslen	1 186	29		1 358		0	-143
Dieselbränsle och Eo 1	3 548	9 904	0	5 299	855	8 447	-1 149
Övriga Eo	1 064	3 143	26	118	1 712	2 390	-39
Biokomponenter				1 293		0	-1 293
Summa	31 969	19 449	21 771	11 111	2 567	18 460	-2 491

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

b) Låginblandning av etanol, FAME och HVO är ej med i leveransvolymerna för bensin och diesel utan redovisas på separat rad, uppgift om tillförsel saknas.

c) Huvudsakligen lagerförändringar, förutom biokomponenter där uppgift om tillförsel saknas.

Medlemmar i SPBI

LANTMÄNNEN

Box 30192
104 25 Stockholm
Tel: 010-556 00 00

NESTE AB

Vasagatan 7
111 20 Stockholm
Tel: 070-359 43 49

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

ALMER OIL & CHEMICAL STORAGE AB

Cisternvägen 28
806 47 Gävle
Tel: 026-66 56 50

INTER TERMINALS SWEDEN AB

Smörjoljegatan 21
418 34 Göteborg
031-64 83 00

NORDIC STORAGE AB

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

SCANDINAVIAN TANK STORAGE AB

Sven Källfelts gata 201
426 71 Västra Frölunda
Tel: 031-769 00 00

SHELL AVIATION SWEDEN AB

Gustavslundsvägen 22
167 51 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:s "Oil Market Report"

International Energy Agency:s "World Energy Outlook 2010-2017"

Renewable Fuels Association "2017 ethanol industry outlook"

Nordea e-market

BP Statistical Review of World Energy

SCB, Statistiska Centralbyrån

OPEC Bulletin

EIA

Europa Annual report

Fuels Europe Annual Review 2017

FO Lichts

www.spbi.se

www.spimfab.se

www.bilsweden.se

www.regeringen.se

www.europarl.europa.eu

www.eia.gov

www.sweden.gov.se

www.trafikverket.se

www.energigas.se

www.naturvardsverket.se

www.forsvarsmakten.se

www.energimyndigheten.se



Ulf Svahn
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