

SPBI *Branschfakta 2019*

VERKSAMHETS BESKRIVNING SPBI

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<i>Världen</i>	4
OLJA, BIODRIVMEDEL – MARKNADEN, KONSUMTION & PRISUTVECKLING	
<i>Sverige</i>	9
ENERGI OCH KLIMAT	
PRIS- OCH FÖRSÄLJNING-S- UT- VECKLING	
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 öka användningen. 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 anlitad 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 inom CEN för EU-standarder för olika drivmedel, både fossila drivmedel och biodrivmedel.

SPIMFAB – SPBI MILJÖSANERINGSFOND AB

SPIMFAB är ett frivilligt initiativ som startade 1997, där drivmedelsbolagen tar ansvar för sanering av bensinstationer där det har bedrivits verksamhet från den 1 juli 1969 till och med december 1994. SPIMFABS operativa arbete slutfördes under 2014. SPIMFAB kommer att finnas kvar tills vidare. Läs mer på www.spimfab.se

SMC – SLÄCKMEDELSCENTRALEN AB

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

Vår tids stora utmaning är den globala uppvärmningen där användandet av fossila energikällor är en av de stora bovarna. I ett lite längre perspektiv har den svenska användningen gått emot den globala då Sverige 1970 använde just över 30 Mm³ oljeprodukter och 2018 slutade på ca 12 Mm³. Detta samtidigt som den globala användningen av olja har stigit med mer än 100 % till nästan 100 mbd. I stora delar handlar det om en övergång från olja till el i uppvärmningssektorn. Men även sedan eldningsoljeanvändningen har krympt till mindre än 1 Mm³ minskar användningen av olja i Sverige. Den andra stora omställningen är från fossila drivmedel till förnybara dito. Under 2010-talet har Sverige haft en formidabel utveckling och andelen biodrivmedel i transportsektorn inklusive arbetsmaskiner m.m. uppgick 2018 till ca 1,7 Mm³.

Vägen dit har styrts av koldioxidskatt och energiskatt vilket har varit en framgångsrik inriktning då det har varit mer lönsamt att använda mer förnybar energi. Problemet med det styrmedlets oförmåga att fungera ihop med statsstödsreglerna gjorde att politiken valde en annan riktning och 1 juli 2018 infördes en reduktionsplikt. Ett initiativ som välkomnades av branschen då det gav långsiktighet såväl som teknik- och konkurrensneutralitet.

” Inför 2019 står vi med fortsatt frivillig produktionsbegränsning låt vara med en minskning till 1,2 mbd mellan OPEC och Ryssland med flera.”

Under 2018:s slut framförhandlades uppdateringen av förnybartdirektivet, RED II, som i sin slutliga skrivning blev klart i slutet av året. Inriktningen på direktivet blev betydligt bättre än vad man hade kunnat befara då skrivningarna kring användandet av biodrivmedel baserade på grödebaserade råvaror landade på maximalt 7 % över perioden. Medlemslandet kan dessutom använda mer för att uppnå nationella målsättningar vilket är bra för tillgången på biodrivmedel.

På den fossila sidan har oljeproduktionen påverkats av ett antal stora händelser. OPEC har tillsammans med Ryssland m.fl. beslutat och genomfört en produktionsbegränsning på sammanlagt 1,8 miljoner mbd. Den har varit i kraft under hela året och därmed satt ett tryck på de kommersiella lagren nedåt och på priset uppåt. Just de kommersiella lagren har varit en nagel i ögat på OPEC och man har som uttalat mål velat se en nedgång till normalvärdet för 5-årsgenomsnittet. Med ett lagervärde som gradvis under året har minskat ned mot 5-årsgenomsnittet och med ett oljepris som under stora delar av året har legat i intervallet 60 – 70 dollar per fat och till och med över har de lyckats i sin ansträngning. USA har dragit sig ur Iran-avtalet och infört sanktioner mot Iran vilket har påverkat deras produktion under året och i december gick den igen ned under 3 mbd-strecket vilket påverkar tillgången på marknaden. Även Venezuela har minskat sin produktion kraftigt under året som en konsekvens av den politiska situationen i landet. Motverkande faktor har varit USA:s fortsatt kraftiga expansion av produktion av den olja som finns i skifferlager genom den omdiskuterade spräckningstekniken. Utvinningen har ökat så snabbt att USA för första gången sedan 70-talet var nettoexportör av petroleumprodukter under en enskild vecka. Utvinningen ser dessutom ut att öka under 2019 och in på 2020-talet.



Ulf Svahn, VD SPBI.

Den olja som utvinns från skifferlagren i USA är väldigt lätt och kallas i USA för "light tight oil". Eftersom tyngre råoljor från Mellanöstern, Venezuela och Ryssland har minskat på marknaden har det inneburit en förskjutning av komplexet mot tunnare oljor med lägre naturlig andel av diesel och eldningsolja i sig. Det har understrukit den prisobalans som finns på marknaden mellan bensin och diesel. Priset på diesel på världsmarknaden har ökat kraftigt under året och i samband med att efterfrågan på bensin sjunker inför vintern hade vi i slutet av 2018 en prisdifferens mellan diesel och bensin på mer än en krona per liter.

Inför 2019 står vi med fortsatt frivillig produktionsbegränsning låt vara med en minskning till 1,2 mbd mellan OPEC och Ryssland med flera. Och igen kan vi konstatera att det finns gott om olja i marknaden och efterfrågan förväntas stiga över 100 mbd för 2019 som genomsnitt.

OLJA – DEN GLOBALA MARKNADEN

Året 2018 präglades av en måttlig efterfrågeuppgång på 1,3 mbd, som reviderats ned något under året som en konsekvens av bristande tilltro till den globala ekonomiska utvecklingen samt en god tillgång på råolja. För att hålla upp priserna på en nivå som OPEC och Ryssland med flera anser vara bra för såväl konsument som producent har de sedan 2017 infört en frivillig produktionsbegränsning på sammanlagt 1,8 mbd under 2018. Inför 2019 är den sänkt något till 1,2 mbd bland annat motiverat av att den minskning av de kommersiella lagren som var ett av målen med produktionsbegränsningen har uppnåtts. USA:s uppsägning av Iran-avtalet fick viss effekt på Irans förmåga att producera och exportera olja under slutet av 2018 och i Venezuela, som har världens största oljereserver, sjönk produktionen som en konsekvens av situationen i landet med ytterligare närmare 1 mbd.

Förbättrad lönsamhet genom högre priser men också genom lägre kostnader har satt fart på produktionen av light tight oil (LTO) från skifferkällorna i USA. Ökningen i USA:s produktion av råolja under 2018 var 1,6 mbd och förväntas minska något till 1,0 mbd för 2019 där distributionskapaciteten är en begränsande faktor. Totalt ökade USA:s produktion med 2,1 mbd vilket är nära hälften av all ökning utanför OPEC-länderna.

Nedgången i de kommersiella lagren inom OECD-länderna som påbörjades under 2017 fortsatte även in i 2018 då lagernivåerna låg under 5-årsgenomsnittet från mars fram till oktober då de igen hamnade i nivå med 5-årsgenomsnittet och hamnade på en nivå på ca 2 900 mb.

EFTERFRÅGAN

Efterfrågan på olja gick igenom en ny historisk nivå under 2018 då det fjärde kvartalet redovisade en efterfrågan på över 100 mbd. 2018 som genomsnitt låg på nivån 99 mbd. Det var en ökning i förhållande till 2017 på 1,3 mbd. Andelen olja som används i transportsektorn är ca 62% 2018 vilket motsvarar 62 mbd.

Även för 2019 spås en ökning i efterfrågan och då på 1,4 mbd. I sin långsiktiga syn på efterfrågeutvecklingen i sin New Policy Scenario (NPS) visar IEA på en ökning på omkring 1 mbd fram till 2025 varefter ökningstakten sjunker ned till 0,25 mbd. Den globala efterfrågan förväntas dock inte minska förrän 2040. Användandet av el i transportsektorn förväntas öka och efterfrågetoppen på olja för personbilar förväntas nås i mitten av 2020-talet. Med 300 miljoner elbilar 2040 minskas efterfrågan på olja med 3,3 mbd. Än viktigare blir effektiviseringar inom sektorn som beräknas kunna minska konsumtionen med 9 mbd till 2040.

De tunga transportererna förväntas inte ha samma utveckling. Efterfrågan inom tung trafik ökar enligt NPS med 4 mbd

fram till 2040 trots att effektiviseringar minskar behovet med 5,5 mbd. Även inom kemiindustrin ökar efterfrågan enligt NPS och då med 5 mbd.

De länder som ökar mest är Indien och Kina som tillsammans står för nära hälften av ökningen fram till 2040. För 2018 står Kina ensamt för ca 0,5 mbd medan Indien ligger på ungefär halva den nivån. En utveckling som förväntas fortsätta under 2019 med ökning på ungefär samma nivåer. Ekonomisk utveckling i övriga icke-OECD länder ger även där en ökning av efterfrågan.

TILLGÅNG

I och med utvecklingen på den amerikanska skifferoljan har tillgången på olja varit god under hela 2018 med hög produktion på flera olika håll. Inom OPEC har Saudiarabien legat på nivåer över 10 mbd. Även Ryssland nådde rekordnivåer sedan Sovjetunionens fall och producerade stadigt över 10 mbd under hela 2018 och över 11 mbd efter maj till årets slut. USA producerade över 11 mbd vilket också är rekordnivåer. De tre stora producentländerna står tillsammans för över 30 mbd och därmed mer än 38% av den globala produktionen av råolja.

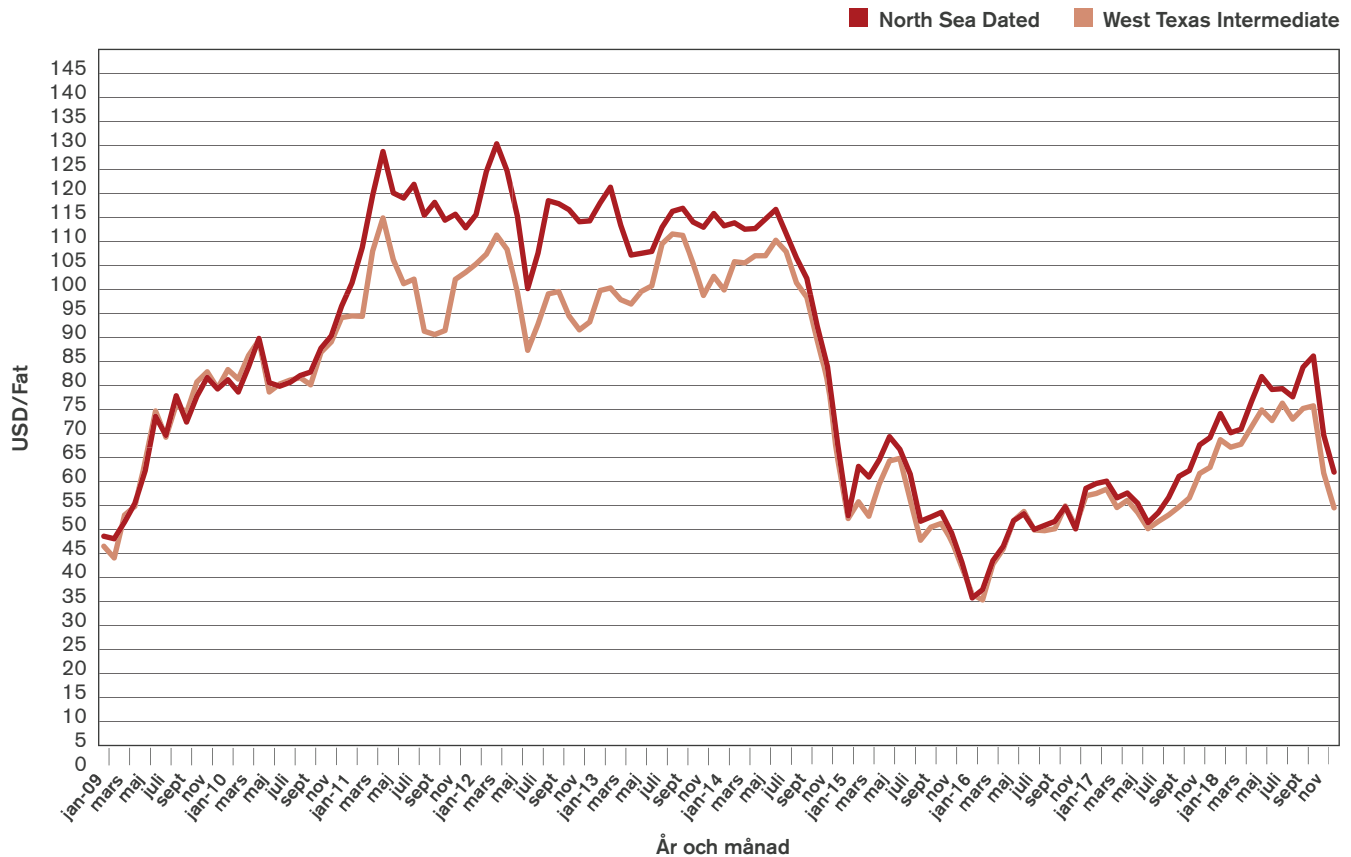
I USA:s fall är produktionen av NGL:s av stor betydelse och tillsammans med en stor användning av biodrivmedel och processvinster går USA mot ett oberoende av import av råolja och färdiga petroleumprodukter. Första veckan med nettoexport av oljeprodukter från USA sedan 70-talet kom i november 2018. I takt med att distributionskapaciteten från de nya skifferoljefälten ökar kommer detta att bli vanligt under 2019 även om året som helhet kanske inte når upp till oberoende. Det kraftigt sjunkande oljepriset för några år sedan, som ledde till en utslagning av produktionsbolag i USA, har sedan lett till en tydlig sänkning av kostnaderna och lönsamheten i skifferoljefälten uppges starta på ca 20 dollar per fat medan de dyraste fälten kostar ca 75 dollar per fat att utvinna.

Den oljeproducerande kartellen OPEC har nu 14 medlemmar sedan Qatar som första arabland lämnat och Gabon, Ekvatorialguinea och Kongo har inträtt i organisationen. OPEC:s andel av den totala produktionen av råolja är nu på nivån 33%.

Med såväl nya som avgående medlemmar inom OPEC blir statistiken haltande mellan åren, men totalt sett låg produktionen inom OPEC på ca 33 mbd. För 2017 låg produktionen på ca 32,5 mbd. Inom gruppen har Saudiarabien ökat sin produktion med drygt 1 mbd medan Iran har minskat med ca 0,8 mbd som en konsekvens av USA:s sanktioner mot landet. Från att ha haft en export på ca 2,5 mbd sjönk den mot slutet av 2018 till drygt 1 mbd.

RÅOLJEPRISUTVECKLING

North Sea Dated började året på 69 dollar per fat och kostade i genomsnitt 57 dollar per fat under december 2018. På SPBI:s hemsida www.spbi.se hittar du den senaste tidens utveckling av Brent priset. Källa: OPEC Bulletin.



Iraks produktion som tidigare steg kraftigt efter kriget har nu legat stabilt på ungefär 4,6 mbd under året. Irak ingår nu i den frivilliga produktionsbegränsningen med en maximal kapacitet på 4,8 mbd.

Icke OPEC-länder ökade sin produktion av olja kraftigt som en effekt av den växande produktionen av LTO från skifferformationer i USA. Uppgången mellan åren uppgår till 2,4 mbd där USA med 2,1 mbd dominerar. Även Ryssland med angränsande stater, som i statistik går under benämningen före detta Sovjetunionen ökade med 0,5 mbd. Ökningen förväntas fortsätta in i 2019 då USA, Brasilien med flera kommer att öka sin produktion. Produktionen för icke OPEC-länder 2018 uppgick till 60,4 mbd och en framskrivning för 2019 visar på 61,9 mbd.

PRISUTVECKLING

Prismässigt var 2018 ett turbulent år. Året inleddes med höga priser som en konsekvens av den frivilliga produktions-

begränsningen. Första handelsdagen visade på ett pris på 67 dollar per fat för riktmärkeskvaliteten Brent. Med fortsatt begränsning under hela 2018 var priserna höga med en toppnotering på 86 dollar per fat för Brent i oktober. I takt med USA:s stigande produktion och oron för sämre ekonomisk utveckling globalt sjönk priset mot slutet av året och årets lägsta notering på 53 dollar per fat kom i december. Genomsnittet för hela 2018 hamnade på 71 dollar per fat.

Alla affärer i olja och oljeprodukter görs i dollar vilket gör att priset på dollarn är väldigt viktigt. Extra viktigt är det för länder med små valutor som exempelvis den svenska kronan. Priset på en dollar började året på 8,2 kr för att stiga till över 9 kr med en toppnotering i augusti på 9,2 kr. Den lägsta noteringen för året på 7,8 kr inträffade i januari. För året som genomsnitt blev priset på en dollar 8,7 kr.

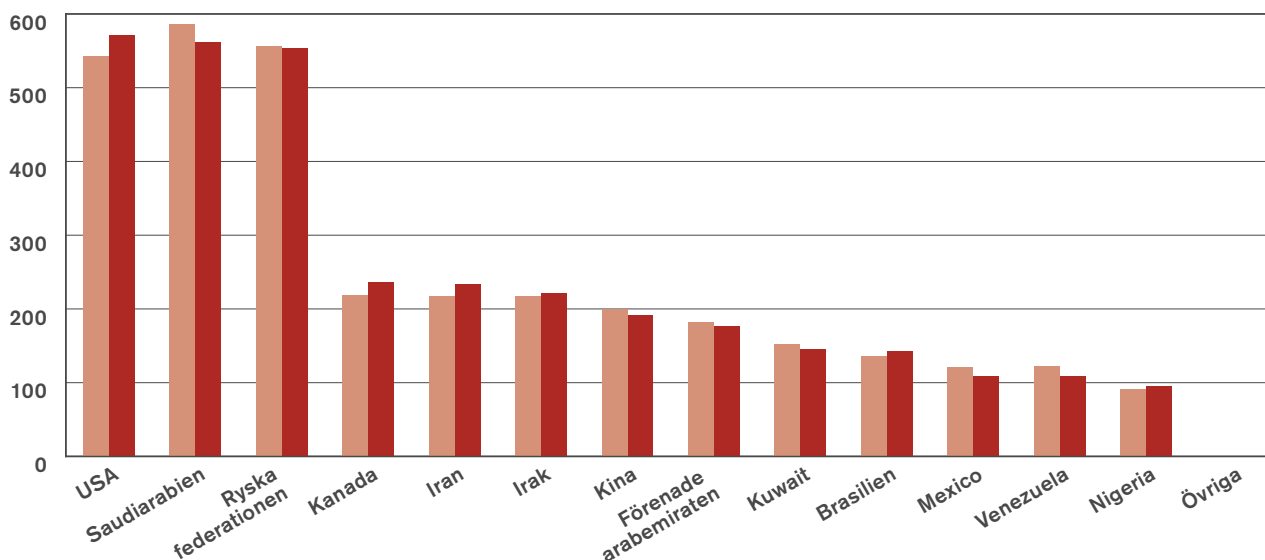
Priset för svenska konsumenter påverkas av såväl råoljepriset som dollarpriset. Sammantaget inleddes året med ett pris på en liter Brent råolja omräknat 3,5 kr. Toppnoteringen kom i

VÄRLDENS STÖRSTA PRODUCENTER AV RÅOLJA

Oljeproduktionen ökade med 3,2% under 2017 jämfört med 2016. Saudiarabien USA och Ryssland svarade tillsammans för drygt 38% av den globala produktionen. Källa: BP Statistical Review of World Energy.

Miljoner ton

2016 2017



oktober då världsmarknadspriset omräknat nådde 4,5 kr för en liter Brent råolja. För 2018 som genomsnitt blev 3,9 kr per liter.

De färdiga produkterna bensin och diesel tillverkas i raffinaderier med råolja som råvara. Priset på de färdiga produkterna påverkas av såväl tillgången på olika typer av råolja som den konfiguration raffinaderiet där produkterna tillverkas har. När väl ett raffinaderi är byggt är fördelningen mellan de olika produkterna i hög grad satt även om efterfrågan ändras. Detta blev väldigt tydligt 2018 då andelen tunga råoljor minskade som en konsekvens av såväl den frivilliga produktionsbegränsningen, Venezuelas problem som den ökade andelen amerikansk LTO från skifferformationer. I kombination med stigande efterfrågan på diesel steg världsmarknadspriset långt över bensinpriset vilket syntes i konsumentpriset. Det medförde dessutom att det internationella bensinpriset understeg priset på råoljan under en kort tid i oktober månad.

Det internationella dieselpriiset startade i januari 2018 på 498 dollar per ton vilket motsvarade 4,1 kr per liter för att senare

stiga under året till den högsta noteringen i oktober på 609 dollar per ton vilket motsvarade 5,6 kr per liter. Genomsnittet stannade på 527 dollar per ton vilket motsvarar 4,6 kr per liter.

För bensinens del var noteringen första januari 624 dollar per ton vilket motsvarade 3,9 kr per liter. Toppnoteringen på 775 dollar per ton kom redan i maj månad. Priset omräknat i svenska kronor blev 5,1 kr per liter. I genomsnitt var priset 678 dollar per ton vilket omräknat blev 4,4 kr per liter. Mot slutet av året föll priset tillbaka i linje med den säsongsmässiga efterfrågan till 469 dollar per ton. Det blev samtidigt årets lägsta pris som omräknat i kronor blev 3,2 kr per liter.

De färdiga produkterna bensin och diesel påverkades av uppgången i såväl råoljepriset som dollarkursen under 2018. Vissa säsongsmässiga eller andra marknadsrelaterade variationer kan förekomma men det är i förhållande till kopplingen till priset på råolja marginellt.

BIODRIVMEDEL – DEN GLOBALA MARKNADEN

Den globala biodrivmedelskonsumtionen ökade med mer än 5 % under 2017 och uppgick till 150 Mm³. Av detta utgjorde tre fjärdedelar etanol. Styrmedel för att öka andelen biodrivmedel finns nu på plats i 68 länder i världen, men det är USA som är världsledande i såväl produktion som användning av biodrivmedel. USA som land har satt absoluta konsumtionsmål av biodrivmedel via sitt styrmedel RFS, Renewable Fuel Standard II. Inom EU finns det mål på förnybart inom transportsektorn till 2020 och 2030. EU:s biodrivmedelskonsumtion styrs via förnybartdirektivet samt bränslekvalitetsdirektivet.

RFS innebär att USA har ett mål om att använda 73 Mm³ biodrivmedel under 2018 och 136 Mm³ biodrivmedel under 2022. Efter USA i topp i biodrivmedelsanvändning följer Brasilien som har höga inblandningsnivåer av etanol i bensin och på tredje plats kommer EU som både är den tredje största etanolproducenten och den ledande producenten och konsumenten av FAME och HVO.

IEA:s prognos innebär att användningen av biodrivmedel kommer att öka med 5 % per år fram till 2025 och med 3,5 % efter det fram till 2040. Drivkrafter bakom det är de olika regionernas och ländernas styrmedel då biodrivmedel förväntas vara dyrare än sina fossila motsvarigheter.

FAME

EU som region är den största användaren och även producenten av FAME med en produktion och användning på ca 12,7 Mm³ under 2017. Produktionen understiger klart kapaciteten som för 2017 uppgick till ca 21 Mm³.

USA är som enskilt land den största producenten av FAME globalt med en produktion som uppgick till ca 6,8 Mm³ 2018. Det är en svag uppgång från 2017 då produktionen var ca 6 Mm³.

Brasiliens produktion av FAME uppgick till ca 4,3 Mm³ under 2017, tätt följd av Tyskland med 3,5 Mm³, Indonesien 2,5 Mm³ och Frankrike 2,3 Mm³.

Den dominerande råvaran för FAME-tillverkning inom EU är rapsolja som står för ungefär halva underlaget.

HVO

Den globala produktionen av HVO uppgick under 2018 till ungefär 5,6 Mm³ varav EU stod för ca 3 Mm³. Den svenska användningen uppgick till ca 1,2 Mm³ 2018 vilket gör att Sverige ensamt använder ca 30 % av den globala produktionen och ca 55 % av produktionen inom EU. Då Sverige har ett kallt klimat är inte all HVO-produktion tillgänglig för svensk

	Miljarder ton	Andelar av total	R/P ratio antal år
Venezuela	47,3	17,9%	393,6
Saudiarabien	36,6	15,7%	61,0
Kanada	27,2	10,0%	95,8
Iran	21,6	9,3%	86,5
Irak	20,1	8,8%	90,2
Ryska federationen	14,5	6,3%	25,8
Kuwait	14,0	6,0%	91,9
Förenade Arabemiraten	13,0	5,8%	68,1
Libyen	6,3	2,9%	153,3
USA	6,0	2,9%	10,5
Nigeria	5,1	2,2%	51,6
Summa	211,7	87,8%	-
Hela världen	239,3	100%	50,2

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 2017. Med proved reserves avses generellt volymer som i framtiden kan utvinnas med idag känd teknik och dagens ekonomiska förutsättningar. Totala reserver för 2017 på 239,3 miljarder ton är 1,4 miljarder ton lägre än motsvarande uppgift för 2016. Källa: BP Statistical Review of World Energy.

konsumtion och då hänsyn är taget till det använder Sverige ca 80 % av den tillgängliga produktionen inom EU.

Nya anläggningar kommer eller har nyligen tagits i drift i Frankrike och Italien och investeringar i ny produktionskapacitet har aviserats från exempelvis Sverige, Finland och USA.

ETANOL

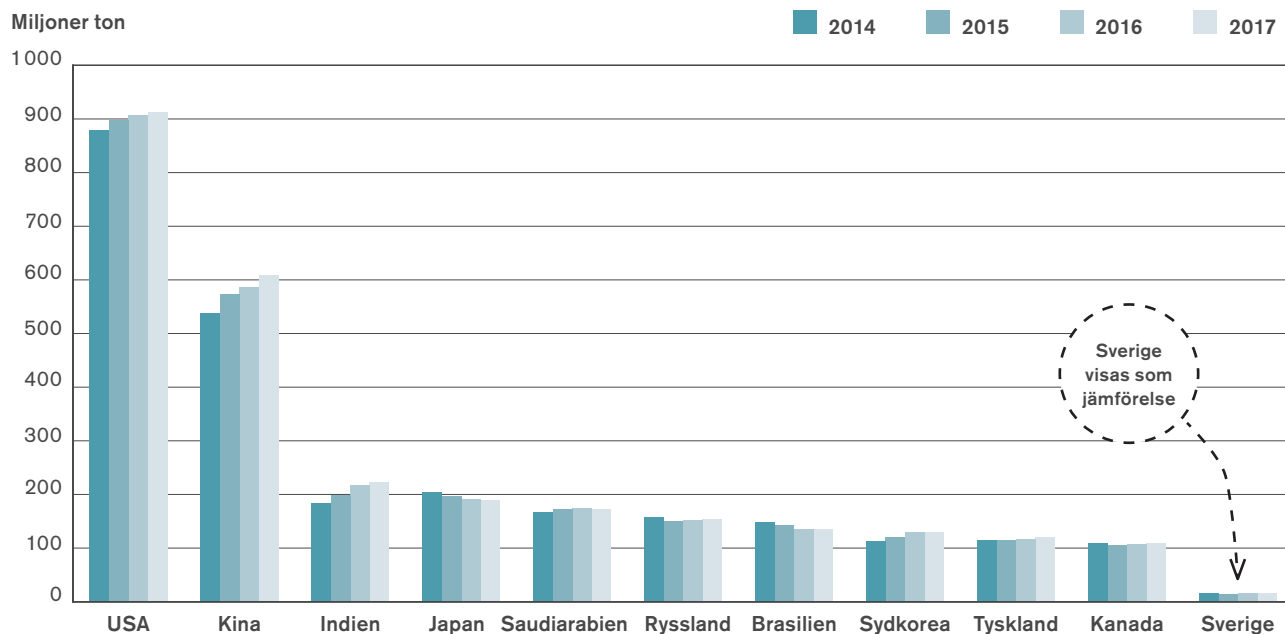
USA är även den största etanolproducenten globalt. Under 2017 uppgick produktionen av drivmedelsetanol till ca 60 Mm³. I USA har konsumtionen av drivmedelsetanol vuxit från ca 6,4 Mm³ år 2000 till 54,5 Mm³ år 2017, en ökning med ca 750%.

Under 2017 var den genomsnittliga inblandningen av etanol i bensin i USA ca 10%. I stater som Minnesota och Iowa låg det betydligt högre, 13 % respektive 12%. Antalet drivmedelsstationer i USA som tillhandahåller E15 dubblerades från 2016 till 2017.

E15 var under 2017 tillgängligt vid mer än 1500 av totalt ca 111 000 stationer. Förutom att minska konsumtionen av bensin har etanolinblandningen även inneburit sänkt drivme-

VÄRLDENS TIO STÖRSTA KONSUMENTLÄNDER AV OLJEPRODUKTER, ETANOL OCH BIODIESEL

Den globala konsumtionen steg med 1,7% 2017 jämfört med 2016. Flera av de större länderna ökade sin konsumtion medan Japan och Saudiarabien minskade sin konsumtion under 2017. Som jämförelse visar grafen även Sverige. Den svenska konsumtionen ökade med 0,8% under 2017 och utgjorde 0,3% av den globala konsumtionen. Källa: BP Statistical Review of World Energy.



delspris i USA, då det genomsnittliga produktpriset för etanol, låg 8% lägre i pris gentemot bensin under 2017.

USA:s export av etanol steg till den högsta nivån någonsin under 2017, till 4,9 Mm³. Detta innebär att USA inte bara är den största producenten utan även den största exportören av etanol i världen. De största importländerna av den amerikanska etanolen är Brasilien, Kanada, Filippinerna, Indien, Sydkorea och Peru. Exporten påverkades dock under 2017 av uppsatta handelshinder, främst från Kina och Brasilien.

Etanolproduktionen från ePures medlemmar i Europa under 2017 omfattade totalt 5,84 Mm³ och produktionskapaciteten var 6,8 Mm³. 81% av detta var för drivmedelsanvändning och den genomsnittliga minskningen av växthusgaser 70% i jämförelse med ett fossilt drivmedel. De råvaror som användes under 2017 var majs 39%, vete 30%, sockerbaserat 20%, annan slags stärkelse/rik gröda 7% samt lignin, cellulosa och andra råvaror från förnybarhetsdirektivet RED:s bilaga IX lista 4%.

PRISUTVECKLINGEN FÖR BIODRIVMEDEL

Världsmarknadspriset på drivmedelsetanol som används för låginblandning i bensinen startade året på 50 dollar per hl vilket motsvarade 5 kr per liter. Eftersom energiinnehållet

är lägre är priset uttryckt i samma energimängd som bensin 7,6 kr per liter. Det genomsnittliga priset under året stannade på 49 dollar per hl eller 5 kr per liter. I energiekvivalenter blir det 7,7 kr per liter. Toppnoteringen nåddes i december på 60 dollar per hl motsvarande 6,7 respektive 10,3 kr per liter i energiekvivalenter. Lägsta priset infann sig i april månad på 46 dollar per hl motsvarande 4,6 respektive 7,1 kr per liter i energiekvivalenter.

Sverige använder RME som det dieselsättningsbränsle som ingår i gruppen FAME, då Sveriges klimat kräver bra köldprestanda. Priset på FAME låg i genomsnitt på 1 002 dollar per ton som omräknat i svenska kronor per liter blir 7,7 kr. Omräknat till energiekvivalenter blir det 8,2 kr. I början av året var priset 921 dollar per ton och sjönk sedan till 816 dollar per ton i mars för att nå sin högsta nivå i november på 1 497 dollar per ton. Omräknat i kronor per liter blir det 11,51 kr och efter energiomräkning till dieselekivalent blir det 12,3 kr per liter. Den torra sommaren med sämre skördeutfall av raps än normalt ligger bakom en del av den kraftiga prisutvecklingen på FAME under hösten.

För det förnybara dieselbränslet HVO finns ännu inga officiella prisnoteringar att följa.

SVERIGES ENERGI- OCH KLIMATPOLITIK

Sveriges klimatpolitiska ramverk består av en klimatlag, klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Den svenska Klimatlagen trädde i kraft 1 januari 2018.

Klimatlagen innebär att varje regering har en skyldighet att föra en klimatpolitik som utgår från de fastställda svenska klimatmålen. Regeringen har även instiftat ett klimatpolitiskt råd med uppgift att följa upp och granska den förda politiken.

Ramverket i Klimatlagen baseras på Miljömålsberedningen, dvs den parlamentariska överenskommelsen från 2016 med ett långsiktigt mål om att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären samt att koldioxidutsläppen från inrikes transporter 2030 ska vara 70% lägre än 2010.

Miljömålsberedningens överenskommelse innehåller tydliga former för regeringens planering och uppföljning av politiken för att nå de målen, med kontinuerliga redovisningar till riksdagen.

SVERIGES KLIMAT- OCH ENERGIPLAN

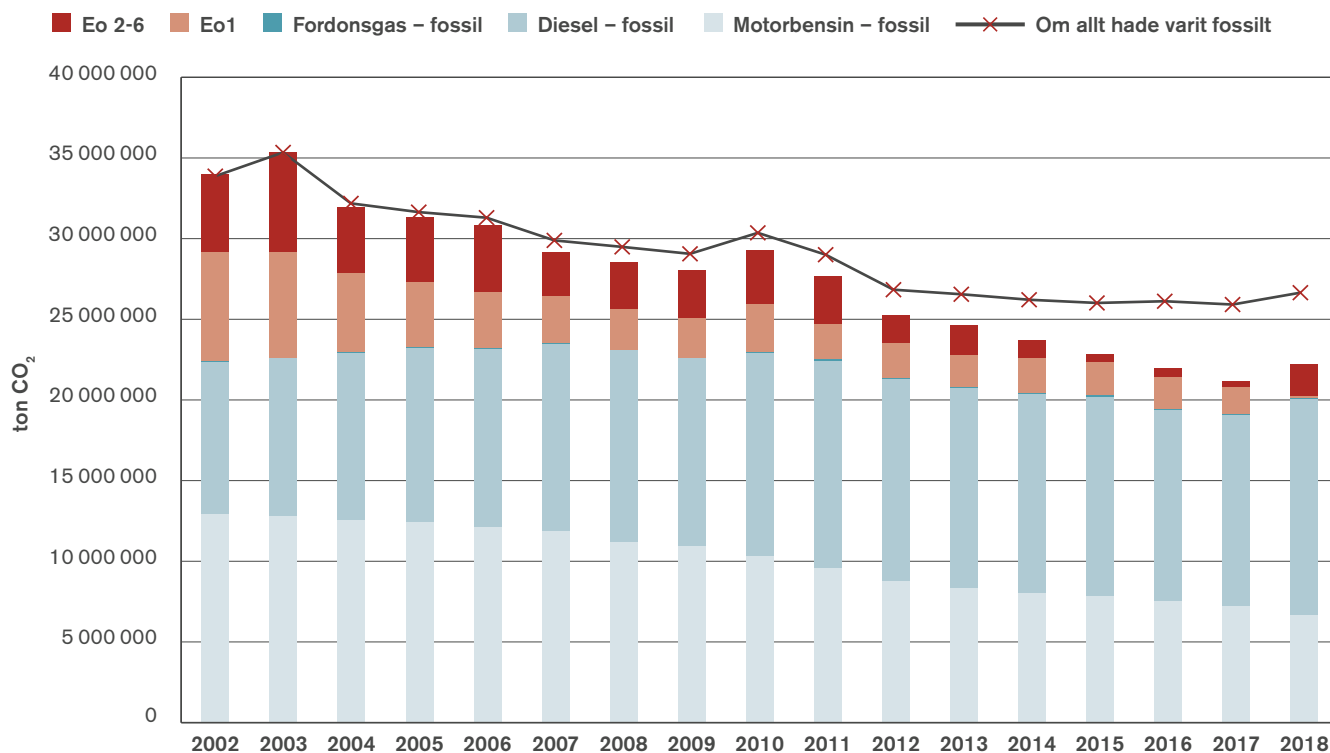
Sverige har under 2018 arbetat fram en preliminär integrerad nationell klimat- och energiplan som visar vilka åtaganden Sverige ska göra på EU-nivå. Den har utarbetats i enlighet med EU:s förordning 2018/1999/EU om styrningen av energiunionen och klimatåtgärder och är en sammanställning av Sveriges energi- och klimatpolitik och scenarier baserade på detta.

Varje medlemsstat är ålagd att meddela EU-kommissionen en slutlig integrerad nationell energi- och klimatplan senast den 31 december 2019, utkast till uppdatering 30 juni 2023 och

forts sidan 12 →

CO₂ EMISSIONER FRÅN FOSSILA DRIVMEDEL OCH BRÄNSLEN

Under 2018 ökade utsläppen från fossila drivmedel och bränslen med ca 1 miljoner ton jämfört med 2017. Från 2018 har Diesel och Eo1 slagits samman i den officiella statistiken och SPBI har uppskattat en fördelning mellan dessa. Nettoförändringen i utsläpp från dessa två produkter var oförändrad mellan 2017 och 2018. Utsläppen från bensin minskade med 0,5 miljoner ton medan utsläppen från tunga eldningsoljor ökade med 1,5 miljoner ton. Om inte biodrivmedel hade ersatt de fossila bränslena skulle koldioxidutsläppen ha varit ca 4,6 miljoner ton högre under 2018. 2018 års utsläpp på 22 miljoner ton var därmed nere i nivå med utsläppen runt 1955. Alla siffror är beräknade efter bränslenas innehåll av fossilt kol. Datakälla till beräkningarna har ett nytt upplägg från 2018 och uppgifterna kan komma att revideras. Källa SCB och Energimyndigheten med bearbetning av SCB och SPBI.



FÖRNYBARA DRIVMEDEL VÄGTRANSPORTER OCH ÖVRIGT

Från den första januari 2018 har Energimyndigheten och SCB introducerat en ny modell för volymstatistik. Väsentliga skillnader mellan den gamla och den nya statistiken är:

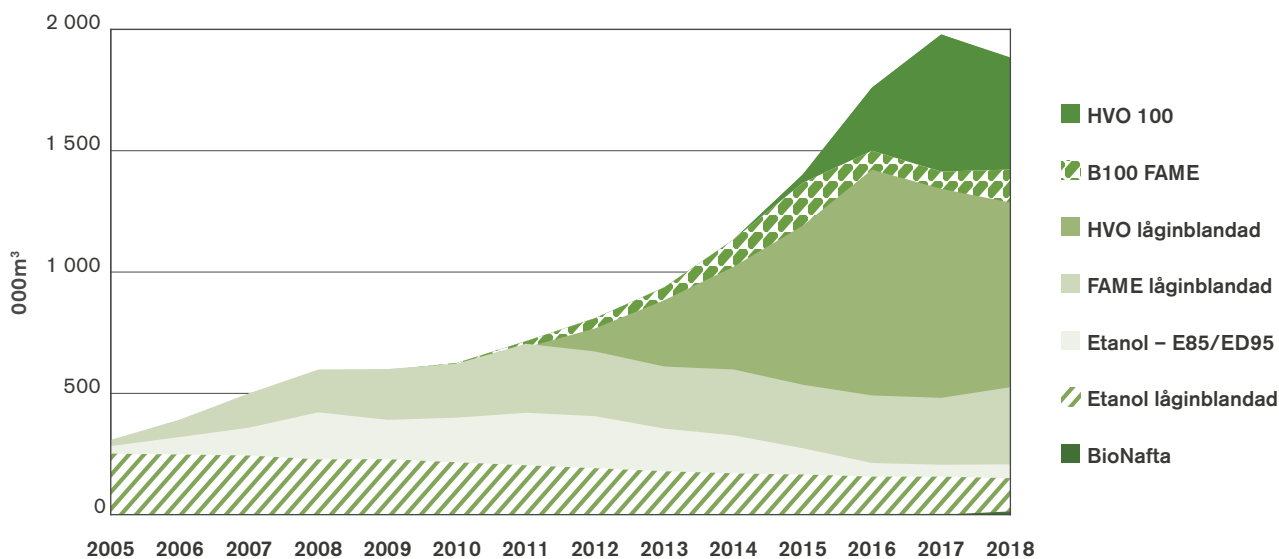
Fördelningen av vad som går till vägtransporter respektive övrig användning.

Allokering av biodrivmedel till annat än vägtransporter.

Sammanslagning av Diesel och Eldningsolja 1 (villalolja) i statistiken.

E85 och ED95 särredovisas men ED95 har få aktörer och volymer kan inte visas av sekretesskäl.

I 2018 års volymer ingår även bunkring utrikes sjöfart under övrigt i nedanstående tabell som är baserad på den officiella statistiken. Vid Branschfaktas produktion finns inget underlag för att exkludera dessa volymer. 2018 års uppgifter för Diesel och Eldningsolja 1 är därmed inte jämförbara med 2017.



VOLYMER 2018

Volymer i m ³	2017		2018			
	Totalt	Därav biodrivmedel/bränslen	Totalt	Därav biodrivmedel/bränslen	Därav vägtransporter	Därav övrigt
- Bensin fossil	3 042 205		2 803 357		2 704 298	99 059
- Låginblandad etanol	156 606	156 606	140 164	140 164	136 241	3 923
- Låginblandad BioNafta	0	0	5 661	5 661	4 945	716
Total Bensin	3 198 811	156 606	2 949 182	145 825	2 845 484	103 698
E85/ED95	56 836	48 762	NA			
E85			69 721	57 073	69 721	0
- Diesel/Eo1 fossil			5 893 077		4 250 623	1 642 454
- Diesel fossil	4 683 763		NA			
- Låginblandad HVO	876 893	876 893	771 874	771 874	680 402	91 472
- Låginblandad FAME	260 027	260 027	306 745	306 745	271 102	35 643
Diesel/Eo1			6 971 696*		5 202 127	1 769 569
HVO100	564 887	564 887	461 651	461 651	394 743	66 908
B100	70 820	70 820	135 588	135 588	91 983	43 605
Eo1	615 912		NA			
Total Diesel/Eo1	7 072 302	1 772 627	7 568 935	1 675 858	5 688 853	1 880 082

* I Diesel/Eo1 ingår 2018 volymer för bunkring av utrikessjöfart.

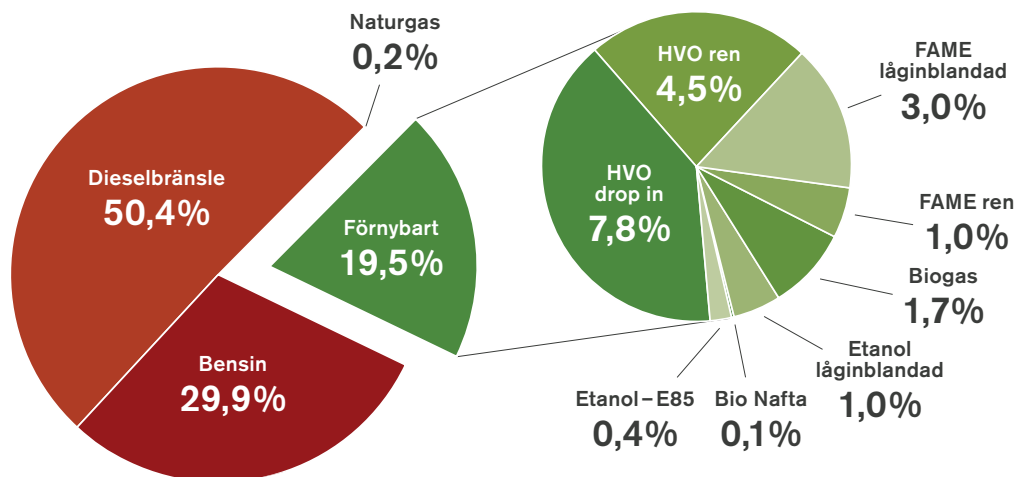
ANDEL FÖRNYBARA DRIVMEDEL I TRANSPORTSEKTORN 2018

Den totala mängden biodrivmedel som levererades till den Svenska marknaden minskade något under 2018 (se tabell föregående sida). När andelen förnybara drivmedel i transportsektorn beräknas för 2018 så sjunker andelen till 19,5% jämfört 2017 (21,4%). Siffrorna är inte helt jämförbara då underlaget inte är helt jämförbart med 2017 års statistik. Biodrivmedels volymer fördelas från 2018 även till entreprenadmaskiner, traktorer och fasta installationer samtidigt som en större andel fossil volym fördelas till annat än vägtransporter vilket ger en nettominskning.

Med införandet av reduktionsplikt omfattas all bensin och diesel vilket rimligen medför en fortsatt ökad användning även inom andra sektorer än vägtransporter.

Till följd av omfattande förändringar till det nya rapporteringssystemet kan uppgifterna komma att revideras.

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



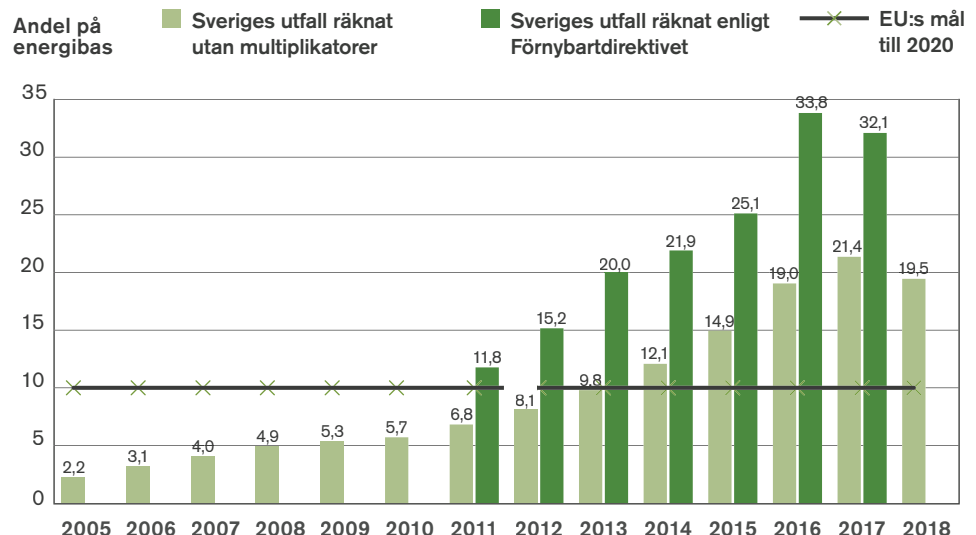
Bränslen för transport-ändamål	2018 000 m ³	000 Nm ³	Energiinnehåll kWh/m ³	Energi TWh
Bensin, fossil andel	2 717		9 100	24,72
Dieselbränsle, fossil andel	4 251		9 800	41,66
Naturgas (Nm³)		11 844	11,05	0,13
Totalt fossilt				66,51
Biogas (Nm³)		142 038	9,8	1,39
FAME låginblandad	271		9 170	2,49
FAME ren	92		9 170	0,84
Etanol låginblandad	136		5 900	0,80
Etanol - E85	57		5 900	0,34
Bio Nafta	5		8 200	0,04
HVO drop in	680		9 450	6,43
HVO100	395		9 450	3,73
Totalt bio				16,06
Totalt	8 604	153 882		82,57

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 till vägtransport multipliceras med 5, el till järnväg multipliceras med 2,5 samt att råvaror från avfall och restprodukter (angivna på bilaga till direktivet) får dubbelräknas enligt Förnybartdirektivets sätt att räkna. Biodrivmedelsdirektivet har upphört men SPBI har valt att behålla beräkningen och benämner nu dessa uppgifter som "Sveriges utfall räknat utan multiplikatorer". EUs mål är att nå 10% i transportsektorn till 2020 räknat enligt förnybartdirektivet, ett mål som passerades redan 2013.

För 2018 finns inte uppgifter för beräkning enligt Förnybartdirektivet vid Branschfaktas tryckning

Källa SCB och Energimyndigheten med bearbetning av SCB och SPBI.



därefter 1 januari 2023 och vart tionde år. Den första planen ska omfatta åren 2021–2030 och ta hänsyn till ett mer långsiktigt perspektiv. De följande planerna ska omfatta tio år i taget.

SVENSKA STYRMEDEL FÖR TRANSPORTSEKTORN – BRÄNSLEBYTET

1 juli 2018 infördes styrmedlen *reduktionsplikt* för att sänka växthusgasemissionerna från användning av bensin och diesel samt *Bonus Malus* för att styra vilken typ av bilar som ska komma ut på marknaden.

Reduktionsplikt innebär att drivmedelsaktörerna på den svenska marknaden åläggs att blanda in biodrivmedel för att sänka växthusgasemissionerna med en viss procent. Reduktionsplikten innebär full skatt på biodrivmedlet. Om drivmedelsleverantören inte uppfyller reduktionsplikten beläggs de med sanktionsavgift. Det är inte volym på inblandningen som är styrande, utan sänkningen av växthusgasemissioner. De biodrivmedel som därmed premieras är de med hög klimatprestanda, som behövs i mindre volym, men som ändå sänker växthusgasutsläppen till den nivå som reduktionsplikten kräver. Nivån sätts utifrån att de biodrivmedel som ska blandas in ska reducera de fossila koldioxidutsläppen jämfört med om produkten hade varit rent fossilt. För 2019

ska diesel reduceras med 20% och bensin fortsatt med 2,6%. För 2020 är reduktionsnivåerna för diesel 21% och för bensin 4,2%. Under 2019 kommer Energimyndigheten att genomföra en kontrollstation och därefter meddela reduktionsnivåerna för perioden 2021–2030. Höginblandade biodrivmedel som HVO100, B100, ED95 och E85 fortsätter att fungera enligt tidigare styrmedel med skattenedsättning.

EU:S KLIMATMÅL

Sverige ska förutom att leva upp till nationella klimatmål, även som ett land inom EU leva upp till internationella klimatmål.

De nationella klimat- och energiplanerna ska tillsammans styra mot att nå EU:s klimatmål. Den övergripande långsiktiga strategin innebär att utsläppen av växthusgaser inom EU ska minska med 50 % till 2050 i jämförelse med 1990 samt vara noll 2100. Detta för att uppnå tvågraders målet till 2030.

EU:s klimatpolitiska mål till 2020 innebär att minska växthusgasutsläppen med 20 % jämfört med 1990, energiförbrukningen ska sänkas med 20 % samt att andelen förnybart ska uppgå till 10 % baserat på energibas. Målet till 2030 innebär att 14 % på energibas ska vara förnybart inom transportsektorn.



UPPDATERING AV FÖRNYBARDIREKTIVET UNDER 2018

Under 2018 pågick förhandlingar om uppdatering av hela förnybartdirektivet och det fastställdes och publicerades den 24 december 2018.

Uppdateringen innebar nya mål för förnybar energi på 32 % till 2030. Sveriges andel av förnybar energi skall minst uppgå till 49 % och är lika det som gäller till 2020. Det infördes också ett krav på medlemsstaten att se till att det finns ett system på plats som ser till att drivmedelsleverantörerna har en förnybar andel på energibas av 14 % till 2030 i det drivmedel som levereras till transportsektorn. Det skall finnas en indikativ bana på det från 2021 till 2030. Systemet kan utgöras av kvotplikt på energibas, volymbas eller en reduktionsplikt. Medlemsstaten ges möjlighet att tillåta att multiplikatorer

får användas för t.ex. avancerade biodrivmedel. Maxtaket för grödebaserade biodrivmedel uppgår till den andel som medlemsstaten hade i sin inblandning under 2020 +1 % dock max 7%. Flera frågor där man inte kunde enas i förhandlingarna skall avgöras senare genom s.k. delegerade akter.

Den delegerade akt som ligger först för att fastställas är kriterier för certifiering av biodrivmedel med låg risk för indirekt ändrad markanvändning och för fastställande av råvaror med hög risk för indirekt ändring av markanvändning till områden med betydande kollager. Denna fråga avgörs sannolikt under 2019.

Nu återstår det ett arbete med att införa detta nya direktiv i svensk lagstiftning vilket skall vara genomfört senast den 30 juni 2021.



DEN SVENSKA MARKNADEN 2018

Pris- och försäljningsutveckling av bensin och diesel

Den totala försäljningen av drivmedel under 2018 uppgick till ca 11,2 Mm³. I den siffran ingår bensin, diesel, FAME, HVO, E85, ED95, fordonsgas samt flygbränslen. Det är i nivå med 2017 års försäljningsvolym av drivmedel.

Bensinförsäljningen sjönk dock även under 2018 och stannade på 3,0 Mm³ vilket är en nedgång på hela 6,9%. En klart högre minskningstakt än jämfört med föregående år. Noterbart är dock att årets två sista månader såg en ökning i försäljningen. Ökningen av nybilsförsäljning för bensinbilar har bidragit, men är för liten för att förklara uppgången helt. 2019 kommer säkert att bidra till att skingra molnen. Nedgången i förhållande till 1989 då det såldes 5,9 Mm³ är 3 miljoner eller 51%.

Försäljningen av diesel inklusive HVO100 och B100 ökade med 4 % eller ca 243 000 m³ jämfört med 2017. För första gången överstiger nu försäljningen 6 Mm³ och uppgick till 6,1 Mm³. Förskjutningen i försäljningen mellan diesel och bensin har gått fort. 2010 var året då dieselförsäljningen gick förbi bensinförsäljningen och 2018 säljs det mer än dubbelt så mycket diesel som bensin. Framtiden får utvisa om det är en trend som håller i sig eller om bensinen kommer tillbaka med minskad användning av diesel i personbilssegmentet.

Förändringen står bland annat att finna i försäljningen av personbilar på den svenska marknaden. Andelen dieselpbilar har haft en nedåtgående trend under några år och den fortsatte även under 2018 då andelen dieselpbilar av försäljningen 2018 uppgick till ca 38 %. Personbilarnas andel av den totala dieselförsäljningen kan uppskattas till ca 25 %. Med en vikande andel under flera år kan man spåra effekten i relationen mellan bensin och diesel. Antalet dieselpbilar uppgick till ca 1,7 miljoner vid utgången av 2018. Motsvarande siffra för bensinbilar var ca 2,8 miljoner. Antalet gasbilar, elbilar, laddhybrider och elhybrider är på fortsatt mycket låg nivå ca 0,2 miljoner. Bilar som kan drivas med etanolbränslet E85 sjunker nu 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.

ANVÄNDNING AV BIODRIVMEDEL

Sverige införde ett nytt styrmedel för biodrivmedelsanvändningen under andra halvåret 2018. Innebörden är att inblandningen av biodrivmedel i bensin och diesel styrs av en plikt att uppfylla en minskning av växthusgasutsläppen istället för det dittillsvarande systemet med skattenedsätt-

ning. Statsstödsreglerna tillåter inte att ett pliktssystem kan förenas med en skattenedsättning vilket gör att de ingående biodrivmedlen beskattas som bensin respektive diesel. Eftersom biodrivmedel är dyrare än fossil bensin och diesel blir effekten av full skatt på biodrivmedlet stark på produktpriset. En sannolik effekt blir då att inblandningen stannar på den nivå som krävs för att uppfylla lagkravet. Initialt leder det till en begränsning av inblandningen jämfört med skattenedsättning, men i takt med att pliktnivån stiger för det med sig ökande volymer.

Användningen av biodrivmedel i Sverige minskade något under 2018. Det är framför allt en konsekvens av att HVO-användningen minskade. Reduktionsplikts höga nivå för 2018 på 19,3 % reduktion för diesel innebär ca 0,8 Mm³ HVO vilket är en minskning med ca 0,1 Mm³ och ca 0,3 Mm³ FAME vilket är en liten ökning med 40 000 m³. Försäljningen av HVO100 minskade med ca 100 000 m³ under 2018 och stannade på ca 0,5 Mm³. Ren FAME ökade däremot med ca 70 000 m³ och uppgick till respektive 136 000 m³. Försäljningen av HVO100 och ren FAME har varit helt skattebefriad under hela 2018.

Då etanolbränslet E85 hade ekonomiskt gynnsamma förutsättningar under stora delar av 2018 påverkade det försäljningen positivt från en mycket låg utgångspunkt. Volymen ökade från 41 000 m³ till ca 70 000 m³. Etanolhalten varierar och är typiskt sett 85 % under perioden april till november och 75 % under perioden november till mars.

Försäljningen av fordonsgas uppgick till ca 153 miljoner Nm³ vilket var i nivå med föregående år. Omräknat till motsvarande mängd bensin blir det ca 170 000 m³. Andelen biogas i fordonsgaspoolen steg något och uppgick till ca 92%

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

PRISUTVECKLING

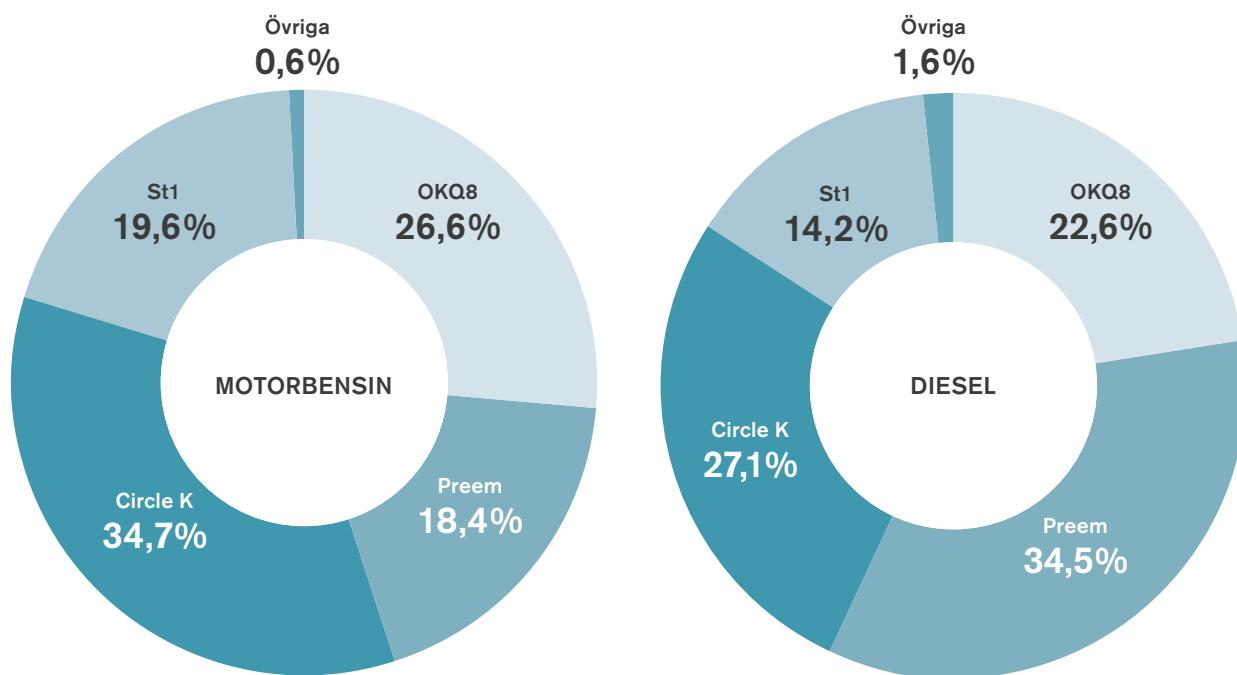
Konsumentpriset på de färdiga produkterna bensin och diesel består i stort av tre element, priset på produkten på världsmarknaden, skatt i form av moms och de två punktskatterna energiskatt och koldioxidskatt samt den bruttomarginal som drivmedelsleverantörerna behöver för att bedriva verksamheten. På 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.

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

VOLYMER OCH MARKNADSANDELAR 2018

Leveranser 000m³ samt marknadsandelar, % för större drivmedels- och bränsleföretag. Under Övriga ingår volymer där marknadsandelar inte redovisas. Till följd av omläggningen av den officiella statistiken är det inte längre möjligt att stämma av den undersökning som SCB gör av marknadsandelar för SPBI:s räkning med den officiella statistiken Tabellen baseras på SPBI:s egna undersökning. Källa SCB och SPBI



Företag	Motorbensin			Dieselbränsle*			Eldningsolja 1		
	Volym	% 2018	% 2017	Volym	% 2018	% 2017	Volym	2018	2017
OKQ8	793	26,6	26,0	1 376	22,6	22,5	140	26,1	22,1
Preem	548	18,4	19,6	2 107	34,5	34,4	279	52,2	57,9
Circle K	1 034	34,7	33,9	1 657	27,1	27,6	0	0,0	0,0
St1	583	19,6	19,9	866	14,2	14,5	122	22,7	23,5
Övriga	19	0,6	0,6	95	1,6	1,0	-5	-1,0	-3,4
Volym 2018, total	2 977	100,0	100,0	6 102	100,0	100,0	536	100,0	100,0
Volym 2017, total	3 199			5 821			616		
% förändring	-6,9			4,8			-13,0		

*HVO100 och B100 ingår ej i dessa volymer

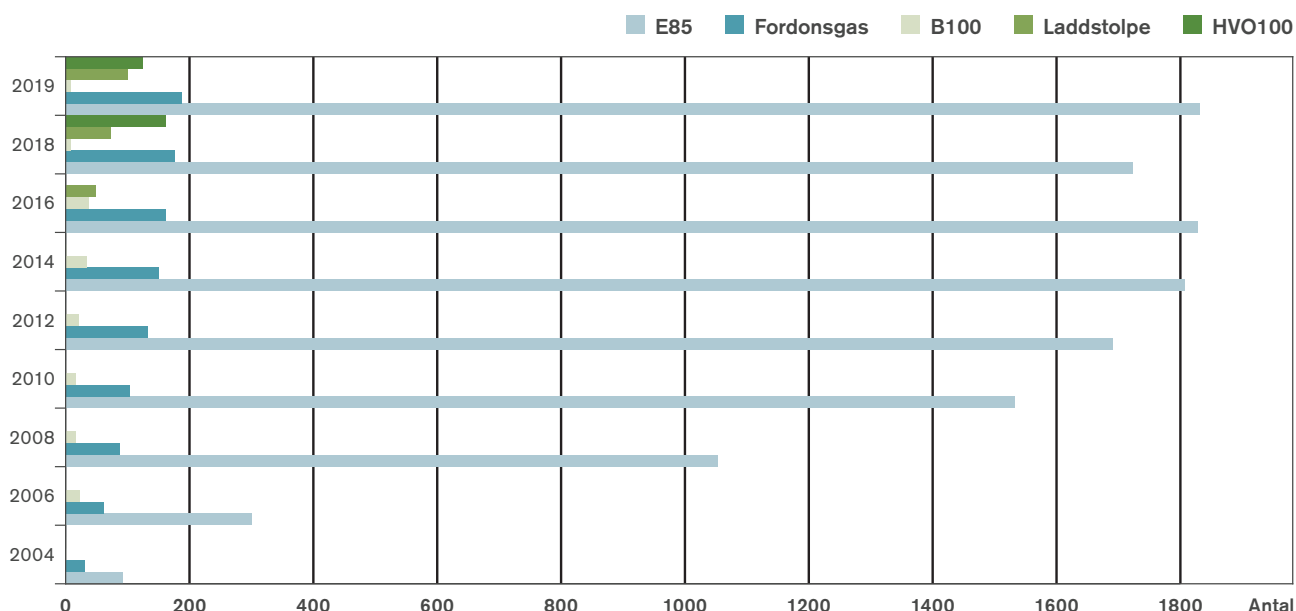
BENSINPRISET

Bensinpriset följde den gängse regeln att gå upp under sommaren och vara som lägst under vintermånaderna. Detta är i sig delvis en konsekvens av att bensin efterfrågas mest under sommaren vilket drar med sig priset upp och minst under vinterhalvåret då det faller tillbaka. Lägst pris under året inföll i december på 14,16 kr per liter. Högst pris inföll i slutet av augusti på 16,56 kr per liter. I genomsnitt var pri-

set 15,37 kr per liter vilket är 1,25 kr per liter högre än 2017. Skatten på bensin steg vid årsskiftet 2017/2018 med 30 öre per liter och priset på bensin på världsmarknaden steg med 79 öre per liter mellan åren. Den framräknade teoretiska bruttomarginalen var 8 öre per liter högre 2018. Skatten på bensin sänktes 1 juli 2018 med 30 öre, för att kompensera prisseffekten av reduktionsplikten.

UTVECKLING AV STATIONSNÄT/PUMPAR FÖR ALTERNATIVA DRIVMEDEL OCH FÖRNYBARA BIODRIVMEDEL

Nästan all bensin och diesel 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, B100 samt laddstolpar.



DIESELPRISET

Världsmarknadspriset på diesel gick upp kraftigt under 2018 bland annat på grund av effekterna av en förskjutning av den globala råoljemixen. Ökande volymer av lätta råoljor från framför allt USA parat med sjunkande volymer tyngre råoljor från exempelvis Venezuela men även Iran som en konsekvens av USA:s sanktioner är ett av skälen till prisutvecklingen.

För privatkunder var det en tydlig uppgång med ett genomsnitt som hamnade på 15,51 kr per liter. Jämfört med genomsnittet för 2017 är det en uppgång på 1,66 kr per liter. Den högsta noteringen kom i oktober då priset just klev över 17-kronornivån och hamnade på 17,01. Den lägsta nivån på 14,06 kr per liter inträffade i februari. Skatten på diesel Mk1 ökade 1 januari 2018 med 21 öre per liter och sänktes vid införandet av reduktionsplikten 1 juli med 1,41 kr per liter för att kompensera att det samtidigt blev full skatt på det inblandade biodrivmedlet. Den varierande inblandningen av biodrivmedlen FAME och HVO gör det inte möjligt att på ett säkert sätt bedöma produktkostanden.

PRISET PÅ ETANOLBRÄNSLET E85

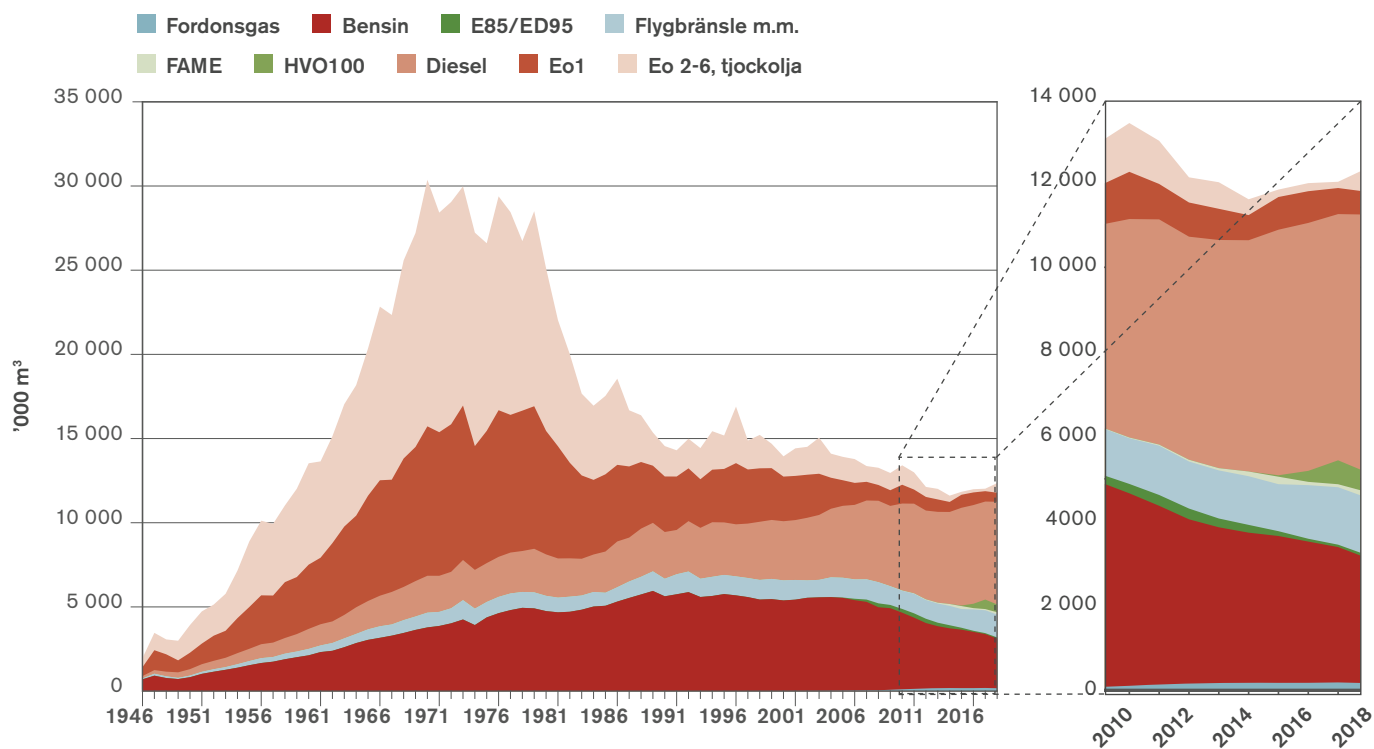
Genomsnittspriset för E85 sjönk något i förhållande till 2017 och stannade på 10,77 kr per liter. En minskning som uppgick till 53 öre per liter som framför allt är kopplad till en skatteminskning vid årsskiftet 2017/2018 på 31 öre per liter. Etanol i E85 var obeskattat under hela 2018. Då etanolhalten varierar över året och är typiskt sett 85% under perioden april till november och 75% under perioden november till mars är det typiskt sett under vinterhalvåret som högsta priset infaller. För 2018 blev det i december då priset var uppe i 12,06 kr per liter. Årets lägsta pris inföll i april då det låg på 9,91 kr per liter som lägst.

PRISET PÅ FORDONSGAS

Det genomsnittliga priset på fordonsgas hamnade på 18,69 kr per kilogram gas. Det är en klar ökning jämfört med 2017 på 1,55 kr per kilogram. Årets högsta notering kom i oktober och uppgick till 19,89 kr per kilogram. Den lägsta noteringen kom i januari och låg på 17,49 kr per kilogram.

LEVERANSER AV PETROLEUMPRODUKTER OCH FÖRNYBARA DRIVMEDEL I SVERIGE, LÅNGTIDSSERIE

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



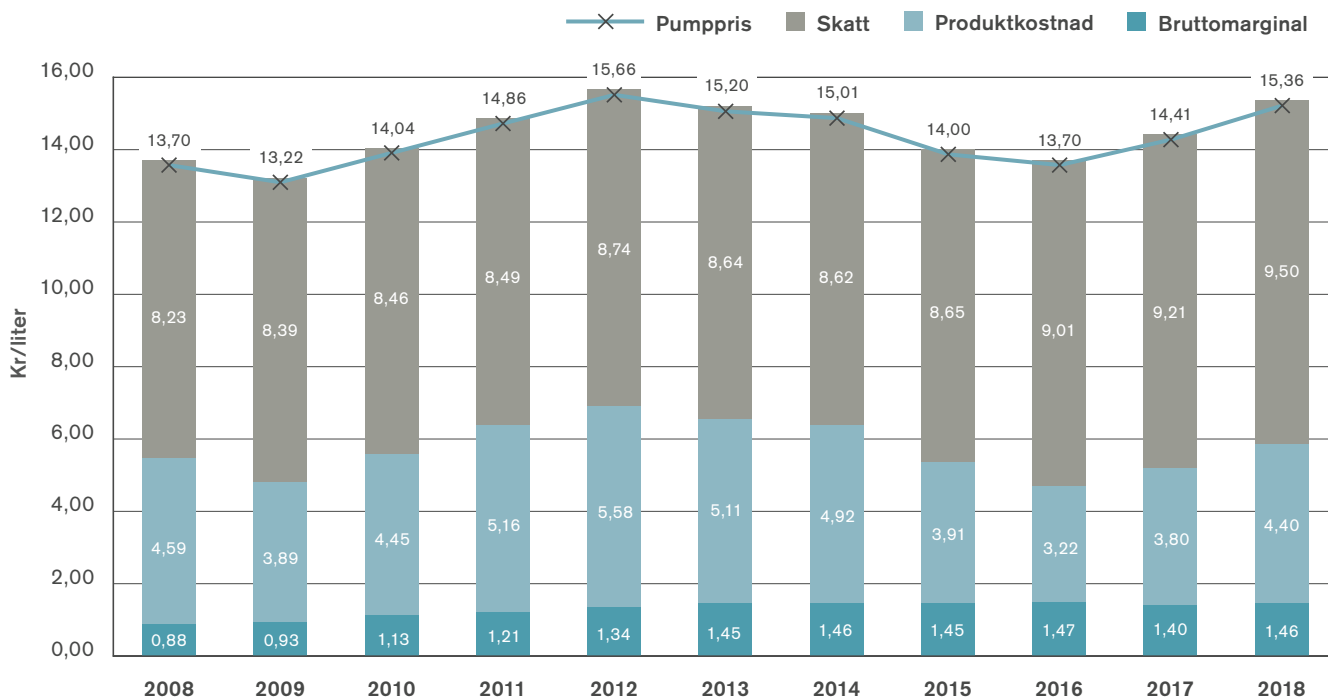
LEVERANSER AV BRÄNSLEN OCH DRIVMEDEL I SVERIGE (EXKL LEVERANS TILL UTRIKES SJÖFART)

Från 2018 har Energimyndigheten låtit SCB introducera ett nytt system för insamling och rapportering av statistik. En större förändring är att man har slagit ihop de två produkterna diesel och eldningsolja Eo1 i rapporteringen. Tanken har även varit att E85 och ED95 ska visas som separata produkter men i dagläget kan enbart E85 rapporteras då det är ett begränsat antal aktörer som hanterar ED95 och volymerna kan därför inte publiceras av sekretesskäl. För 2018 har SPBI estimerat en fördelning av andelen diesel respektive Eo1. Då det är en stor förändring som har gjorts till statistiksystemet kan revideringar komma att göras av 2018 års volymer. Källa: SCB och Energimyndigheten med bearbetning av SCB och SPBI

Produktgrupp Mm ³	2018	2017	2016	2015	1990	1970
Fordonsgas, (bensinekvivalent)	0,17	0,19	0,18	0,18		
Motorbensin	2,95	3,20	3,34	3,47	5,63	3,78
E85/ED95	-	0,06	0,07	0,11		
E85	0,07					
Flyg-/övriga bränslen	1,36	1,36	1,27	1,11	1,05	0,88
Ren FAME (B100)	0,14	0,07	0,08	0,18		
Ren HVO (HVO100)	0,46	0,56	0,26	0,03		
Dieselbränsle	6,10	5,82	5,86	5,80	2,78	2,19
Eldningsolja 1	0,54	0,62	0,75	0,77	3,30	8,88
Övriga eldningsoljor	0,57	0,15	0,19	0,18	1,80	14,64
Summa, Mm ³	12,35	12,02	11,99	11,84	14,56	30,37
Propan och butan, totalt i miljoner ton	0,3	0,3	0,3	0,3	-	-

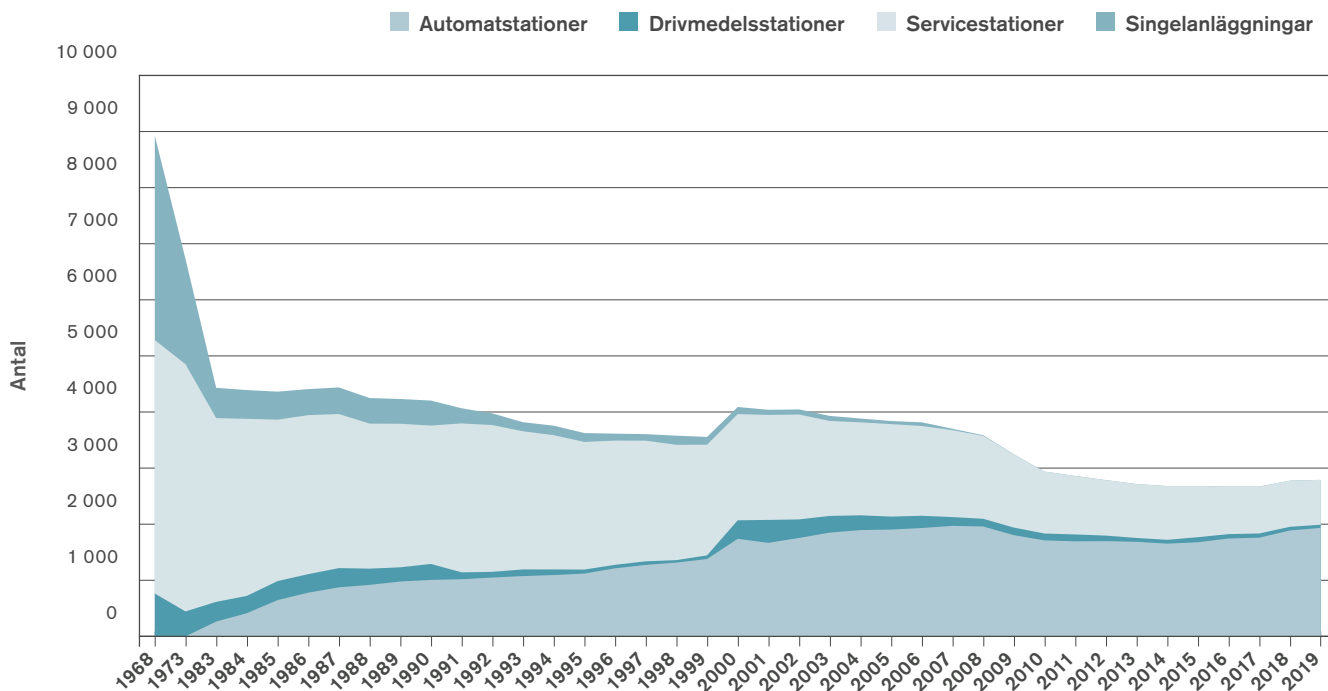
BENSINPRISER 2008–2018, 95 OKTAN. ÅRSMEDELTA I 2018 ÅRS PENNINGVÄRDE

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



UTVECKLING STATIONSNÄTET

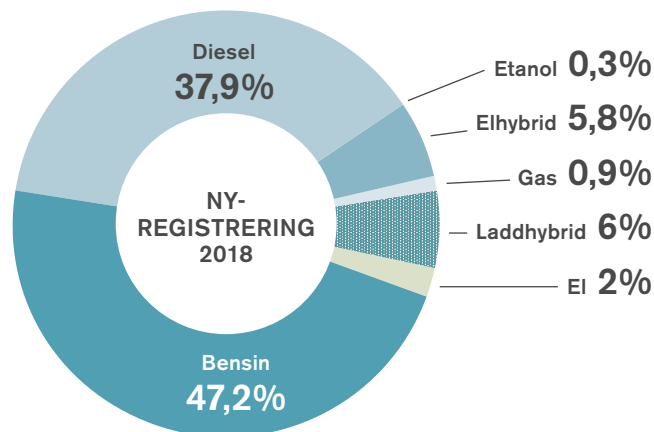
Antalet försäljningsställen för drivmedel är i stort oförändrad jämfört 2018 och det fanns 2790 stationer i början av 2019. Till detta kommer ett antal stationer som inte tillhör en etablerad försäljningskedja. Någon samlad statistik finns inte för dessa men SPBI bedömer att de uppgår till ett par hundra totalt. De är oftast etablerade i landsbygd och mindre samhällen. Utvecklingen med bemannade stationer ersätts av automatstationer fortsätter.



NYREGISTRERING PERSONBILAR 2018 PER DRIVMEDEL

97% av 2018 års nyregistreringar var av fordon med förbränningsmotor för flytande drivmedel.

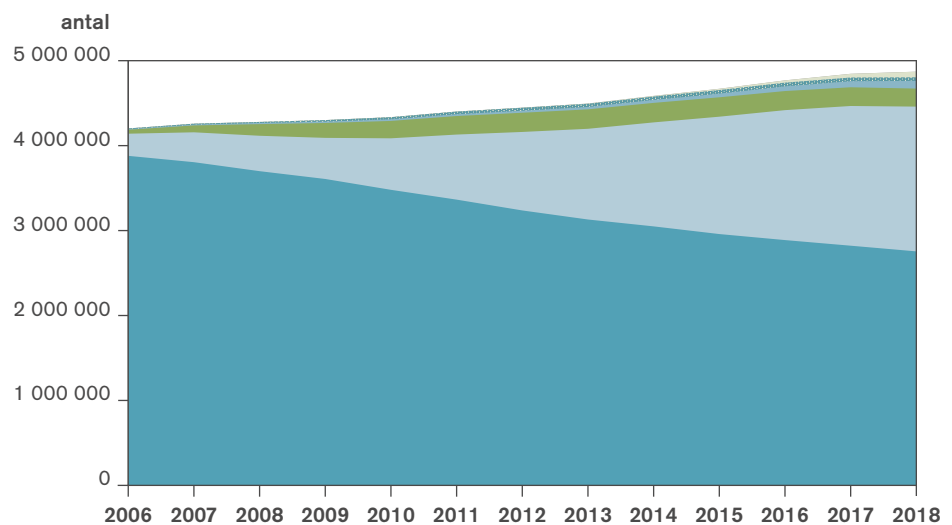
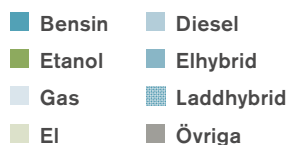
Källa: BILSweden



PERSONBILAR I TRAFIK PER DRIVMEDEL

Vid utgången av 2018 fanns 4,9 miljoner personbilar i Sverige, av dessa hade 99% (inkluderande laddhybrider och elhybrider) en förbränningsmotor för flytande drivmedel som Bensin, Diesel, E85, HVO100 och B100. Antalet Elhybrider, laddhybrider och elbilar ökade med 36% under 2018 och utgjorde 3% av personbilsflottan vid årets utgång.

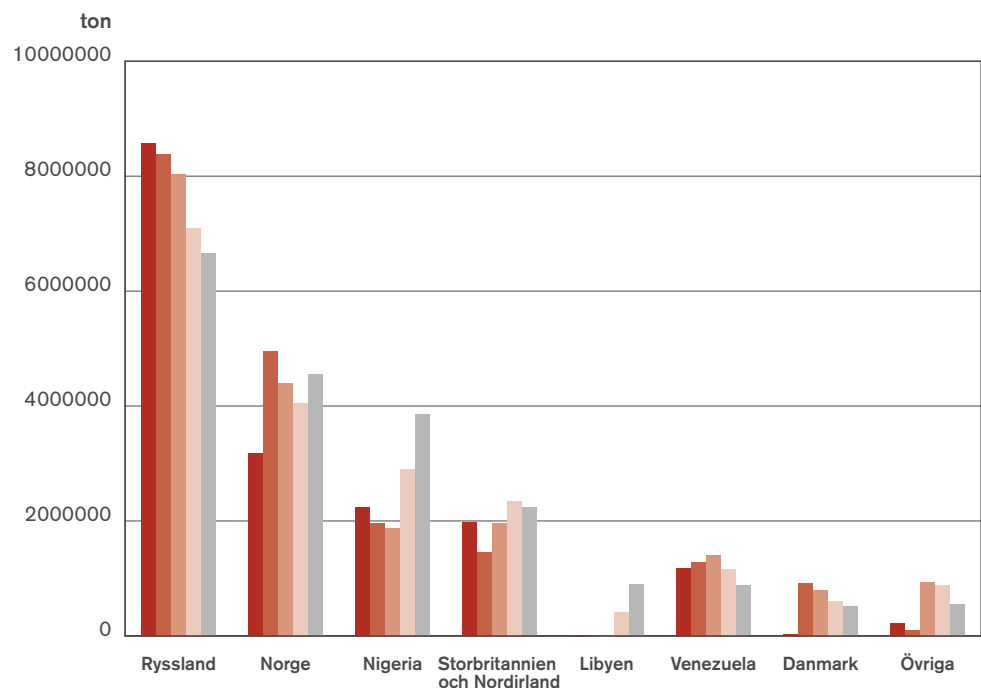
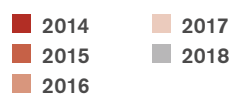
Källa: Trafikanalys/SCB



RÅOLJEIMPORT

Råoljeimporten ökade från 19 414 719 ton under 2017 till 20 138 295 ton under 2018. Sverige importerar i huvudsak råolja från Ryssland och Nordsjön. Från och med 2018 hämtas uppgifterna från annan källa, grafen är därför inte jämförbar med tidigare års branschfakta.

Källa SCB och Energi-myndigheten med bearbetning av SCB och SPBI



Förkortningar

mb	<i>miljoner fat</i>	%e	<i>% på energibas</i>	FAME	<i>Fettsyrametylester</i>
mbd	<i>miljoner fat per dag</i>	Nm³	<i>Normalkubikmeter 1 Nm³ fordonsgas motsvarar energimässigt ca 1,14 liter bensin</i>	RME	<i>Rapsmetylester</i>
kbd	<i>tusen fat per dag</i>	RED	<i>Renewable Energy Directive, Förnybartdirektivet</i>	E85	<i>drivmedel med 85% etanol och 15 % bensin sommarkvalité</i>
mboe	<i>miljoner fat olje-ekvivalenter</i>	FQD	<i>Fuel Quality Directive, Bränslekvalitetsdirektivet</i>	IEA	<i>International Energy Agency</i>
hl	<i>hektoliter = 100 liter</i>	RFA	<i>Renewable Fuels Association</i>	NGL	<i>Natural Gas Liquids</i>
m³	<i>kubikmeter = 1000 liter</i>	toe	<i>energimängd ton olje-ekvivalenter = 11,6 MWh</i>	LTO	<i>Light Tight Oil (skifferolja, USA)</i>
Mm³	<i>miljoner kubikmeter</i>				
Mton	<i>megaton = miljoner ton</i>				
Gton	<i>gigaton = miljarder ton</i>				

Färgkoder



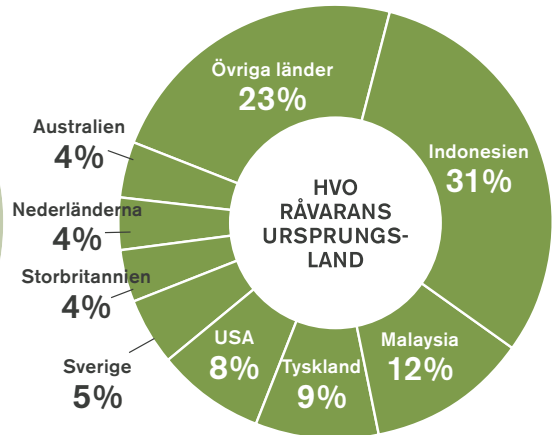
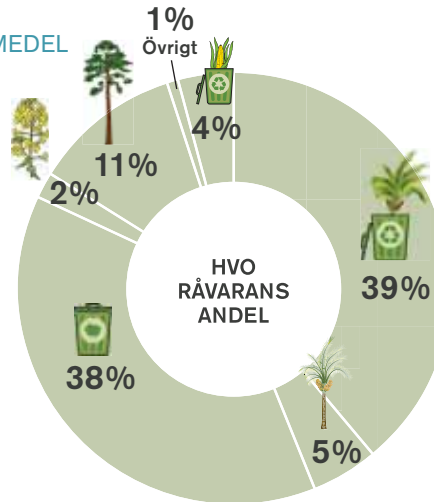
Produktion: Tomorro' Tryck: Åtta45 Foto: Paul Quant



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

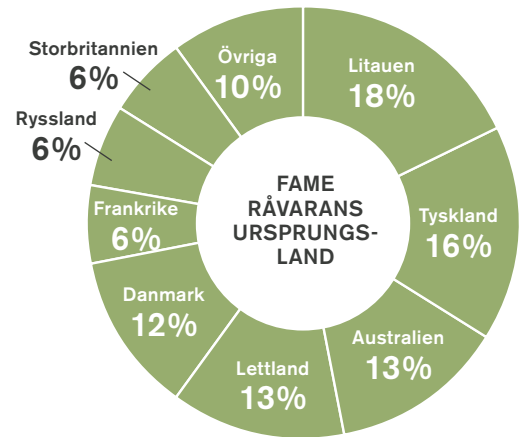
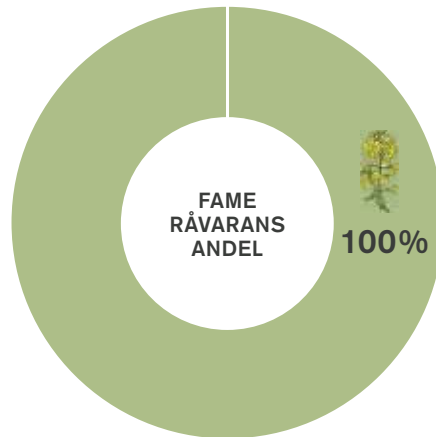
HVO

HVO är en syntetisk diesel som har kemiska egenskaper som en vanlig diesel. Råtallolja 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.



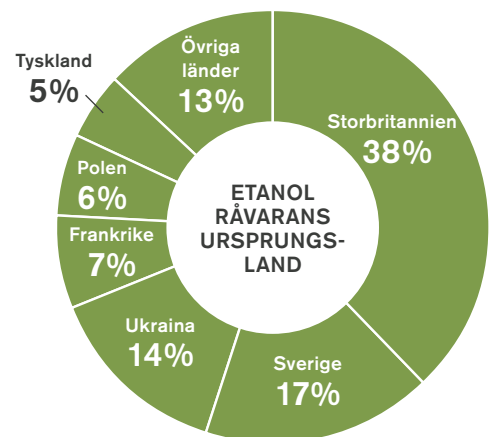
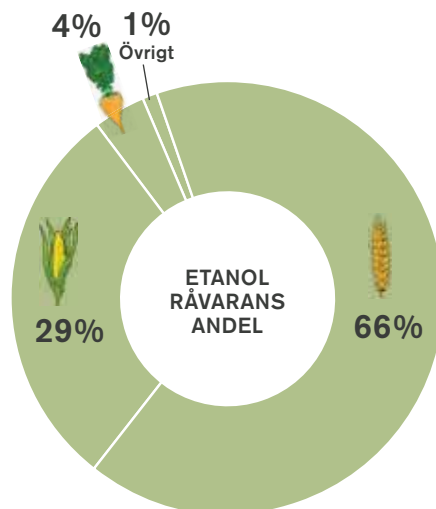
FAME

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 låginblandning 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.



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

Argus Media

BP Statistical Review of World Energy

EBB – European Biodiesel Board

EIA

EPURE

Europa Annual report

FD Lights

Fuels Europe Annual Review 2017

International Energy Agency:s "Oil Market Report"

International Energy Agency:s "World Energy Outlook 2010-2018"

Nordea e-market

OPEC Bulletin

Renewable Fuels Association "2018 Ethanol industry outlook"

SCB, Statistiska Centralbyrån

USDA Gain Report

www.spbi.se

www.spimfab.se

www.bilsweden.se

www.eia.gov

www.energigas.se

www.europarl.europa.eu

www.naturvardsverket.se

www.regeringen.se

www.sweden.gov.se

www.trafikverket.se



ULF SVAHN

Verkställande Direktör
till 30 mars 2019



JOHAN G ANDERSSON

Verkställande Direktör
från 1 april 2019



GÖRAN LINDELL

Biträdande direktör
och VD SPIMFAB



EBBA TAMM

Produkt- och
miljöspecialist



PER BRÄNNSTRÖM

VD SMC &
HMS-ansvarig



SOFIE QUANT

Kommunikationschef
och Public Affairs



ANNE ÖBERG

Administrativ
assistent



ALBERTO WINDARP

Digital
Kommunikator