



**SPBI** *Branschfakta 2017*

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

VERKSAMHETSBEKRIVNING .....	2
SPIMFAB.....	2
SMC.....	2
ÅRSKRÖNIKA.....	3
<i>Världen:</i> .....	4
OLJA – DEN GLOBALA MARKNADEN.....	4
EFTERFRÅGAN.....	4
TILLGÅNG.....	5
PRISUTVECKLING.....	5
BIODRIVMEDEL.....	6
PRISUTVECKLING .....	6
OLJA – KONSUMTION.....	6
BIODRIVMEDEL – KONSUMTION	8
INTERVJU MED MILJÖMINISTER KAROLINA SKOG.....	9
<i>Sverige:</i> .....	10
KLIMATPOLITIK I EUROPA OCH SVERIGE.....	12
STYRMEDEL FÖR BIODRIV- MEDEL – FRÅN FOSSILT TILL FÖRNYBART.....	12
REDUKTIONSPLIKT.....	12
HISTORISK TILLBAKABLICK PÅ EU:S KLIMATPOLITIK OCH MÅLSÄTTNINGAR.....	14
FÖRSÄLJNINGSS- UTVECKLING.....	14
PRISUTVECKLING.....	15
FÖRKORTNINGAR & FÄRGKODER .....	21
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 företråda branschen, sprida information och kunskap samt att fortbilda i frågor som rör branschen bedrivs både av SPBI och dotterbolaget SPBI Service AB (fortsättningsvis benämns de två som SPBI). De senaste årens utveckling har medfört att 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 anlitad som sakkunnig och expert i seminarier, kurser, statliga offentliga utredningar och i mediasammanhang.

På [www.spbi.se](http://www.spbi.se) kan man ta del av blogg, debattinlägg, pressmeddelanden, nyhetsbrev, informationsfilmer och remissvar. Här finns även information och statistik om priser, försäljning m.m. SPBI producerar varje år ett antal rapporter, rekommendationer och broschyrer. SPBI arbetar även inom SIS, Standardisering i Sverige, i samarbete med andra aktörer med att ta fram nationella standarder och CEN för EU-standarder för olika drivmedel, både fossila drivmedel och biodrivmedel.

## SPIMFAB – SPBI MILJÖSANERINGSFOND AB

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



Året 2016 slutade även det med en positiv utveckling för användningen av biodrivmedel även om det var en blandad bild. Totalt sett uppgick användningen till 19,0 % vilket är en ökning med 4,1 procentenheter. Ökningen är helt att hänföra till dieselbränslet HVO medan användningen av rapsmetylester (RME) och etanol minskade. 2016 var året då det svenska tänkandet kring styrmedel med koldioxidskatt för fossilt och skattenedsättning för förnybart på allvar krockade med den europeiska lagstiftningen om statsstöd. Eftersom skattenedsättning inte får ske med någon som helst risk för otillåtet statsstöd, höjdes skatten på såväl RME som etanol vid årsskiftet. Med sjunkande priser på råolja under våren blev skillnaden mellan förnybart och fossilt för stor vilket påverkade försäljningen av etanol och RME negativt. När effekten blev uppenbar försökte regeringen motverka genom en skatteändring som trädde i kraft 1 augusti, men skadan var redan skedd. Händelsen visade med tydlighet på problematiken med att Sverige har ett eget tänkande i styrmedelsfrågan som inte ligger i linje med resten av Europa och som därmed skapar svårigheter i marknaden.

”Eftersom skattenedsättning inte får ske med någon som helst risk för otillåtet statsstöd, höjdes skatten på såväl RME som etanol vid årsskiftet.”

I och med EU-kommissionens förslag till nytt Förnybartdirektiv RED som kom sista november blev det tydligt att man från kommissionens sida vill se en minskning av biodrivmedel som har någon form av gröda som bas. Utfasningen ska ske under 2020-talet och med den linjära ansats kommissionen har i sitt förslag är det svårt att se att de inte siktar mot noll en bit in på 2030-talet. Sammanfattat blir det mycket svårt för Sverige att nå förslagen i Miljömålsberedningen med ambitionerna om 70 % minskning av växthusgasutsläppen till 2030. Sveriges andel av biodrivmedel som innehåller grödebaserad råvara uppgick ungefär till 50 % under 2016. Visserligen innehåller RED-förslaget krav på avancerade biodrivmedel som ska öka från 1,5 % till 6,8 % 2030 men det kan i bästa fall ge ungefär 10 %

till 2030. 2017 blir därmed ett viktigt år för biodrivmedel då förslaget nu går ut till rådet och parlamentet för förhandling.

Hela frågeställningen kring biodrivmedel och styrmedel är naturligtvis mycket viktig och då inte minst för att kunna få till ny produktionskapacitet. Sveriges framgång ligger bara till del i egen produktion och självförsörjningsgraden ligger på ca 40 %. Det rimmar dåligt med ett stort glest befolkat land med mycket skog och odlingsarealer.

Prisutvecklingen på råolja har på lägre nivåer varit ganska turbulent. Med ett lägsta pris på Brentoljan på under 30 \$/fat och ett högstapris på över 55 innebär det stora procentuella förändringar även om det är på klart lägre nivåer än tidigare. Genomsnittet på ungefär 44 \$/fat ligger ändå 10 dollar per fat under 2015 års pris på 54 \$/fat även om året slutar med ett pris som ligger över inledningen av året och i paritet med 2015 års genomsnitt. Det är den överenskommelsen mellan OPECs medlemmar med tillskott av länder utanför OPEC om en neddragning av produktionen på ca 1,8 miljoner fat per dag som ligger bakom prisuppgången. Det relativt sett låga oljepriset har fått till följd att investeringar i produktionskapacitet för framtiden har minskat kraftigt vilket kommer att påverka produktionsmöjligheterna på några års sikt. Produktionen från de amerikanska skifferoljefälten har genom sina speciella förutsättningar med kontinuerlig borrning blivit den snabbast anpassningsbara kapaciteten och följdriktigt sjunkit med i storleksordningen 0,75 miljoner fat per dag. Med de något högre priserna under andra halvåret har antalet borrhöggar ökat och en förväntad ökning på åtminstone några hundra tusen fat per dag ligger i korten.

Iran kom tillbaka som stor oljeleverantör under hösten 2016 och nådde oväntat snabbt upp till produktionsnivåer som man hade före sanktionerna. Detta kombinerat med stigande volymer i såväl Irak som Saudiarabien gjorde att ökningarna mer än väl kompenseras för minskningarna utanför OPEC och året präglades av överskott. Om de beslutade produktionsneddragningarna kommer att implementeras enligt plan innebär det att överskottet förskjuts till ett underskott även om man räknar med en ökning av de amerikanska skiffervolymerna i linje med vad den amerikanska energimyndigheten EIA har i sin prognos. Denna konstlade marknadsbalansering kommer med all säkerhet sätta sin prägel på en del av 2017.



Ulf Svahn, VD SPBI.

## OLJA – DEN GLOBALA MARKNADEN

Det relativa prislugn som präglade 2015 efter den kraftiga prisnedgången under 2014 fortsatte och accentuerades in i 2016 och innebar att genomsnittspriset på ett fat Brent råolja sjönk med 9 \$/fat ned till 45 \$/fat. Den av framför allt Saudiarabien med dess allierade Förenade Arabemiraten, Kuwait m.fl. framdrivna strategin där OPEC-länderna framför allt strävade efter att bibehålla sina marknadsandelar medförde ett 2016 med en god tillgång på råolja och därmed fortsatt prispress.

Uppbyggnaden av råoljelager fortsatte under större delen av 2016 och det var först efter sommaren som lagernivåerna började sjunka från rekordnivåer. Trots nedgången låg lagren tillgångsmässigt vid årsskiftet ca 300 mbd över 5-års genomsnittet vilket skapade en bekväm situation inför 2017.

Den förväntade anpassningen av produktionen från de amerikanska skifferoljefyndigheterna började till slut infinna sig och den amerikanska produktionen sjönk med ca 0,8 mbd. Sjunkande priser på tjänster och varor samt en kostnadsdämpande teknikutveckling höll lite förvånande upp produktionen bättre än estimerat. Aktiviteten i sektorn som framför allt mäts via antalet borrhigar som är i gång steg under hösten i takt med stigande oljepris. Från att ha haft sin lägsta nivå i maj 2016 på drygt 300 steg antalet riggar kontinuerligt under hösten och låg på en nivå av 500 i slutet av året. Effekten lät inte vänta på sig och den amerikanska energimyndigheten räknar med en ökning av produktionen i USA under 2017, om dock med modesta ca 0,4 mbd.

Under den senare delen av hösten började signaler komma även från Saudiarabien att man kunde tänka sig en produktionsbegränsning av råolja för att få upp priset villkorat av att andra och även länder utanför OPEC drog sitt strå till stacken. I en uppgörelse i november 2016 på OPECs ordinarie möte kom man för första gången sedan 2008 överens om en

produktionsbegränsning på 1,2 mbd. Kombinerat med att länder utanför OPEC med Ryssland i spetsen ställer upp med en begränsning på 0,6 mbd skulle det innebära att tillgången minskar med 1,8 mbd med start från 1 januari 2017. Om länderna lever upp till sina utfästelser innebär det att marknaden går från att ha en högre tillgång än efterfrågan till ett underskott på ca 0,6 mbd under 2017.

Den minskning av investeringar i ny produktionskapacitet som förväntades inträffa slog tydligt igenom under 2016. De internationella oljebolagen genomförde neddragningar i sina investeringsbudgetar med ca 60 miljarder dollar under åren 2015 och 2016. Investeringsnedgången minskar möjligheten för framtida oljeproduktion. Branschens naturligt cykliska karaktär ökar därmed sannolikheten för en bristsituation närmare 2020.

## EFTERFRÅGAN

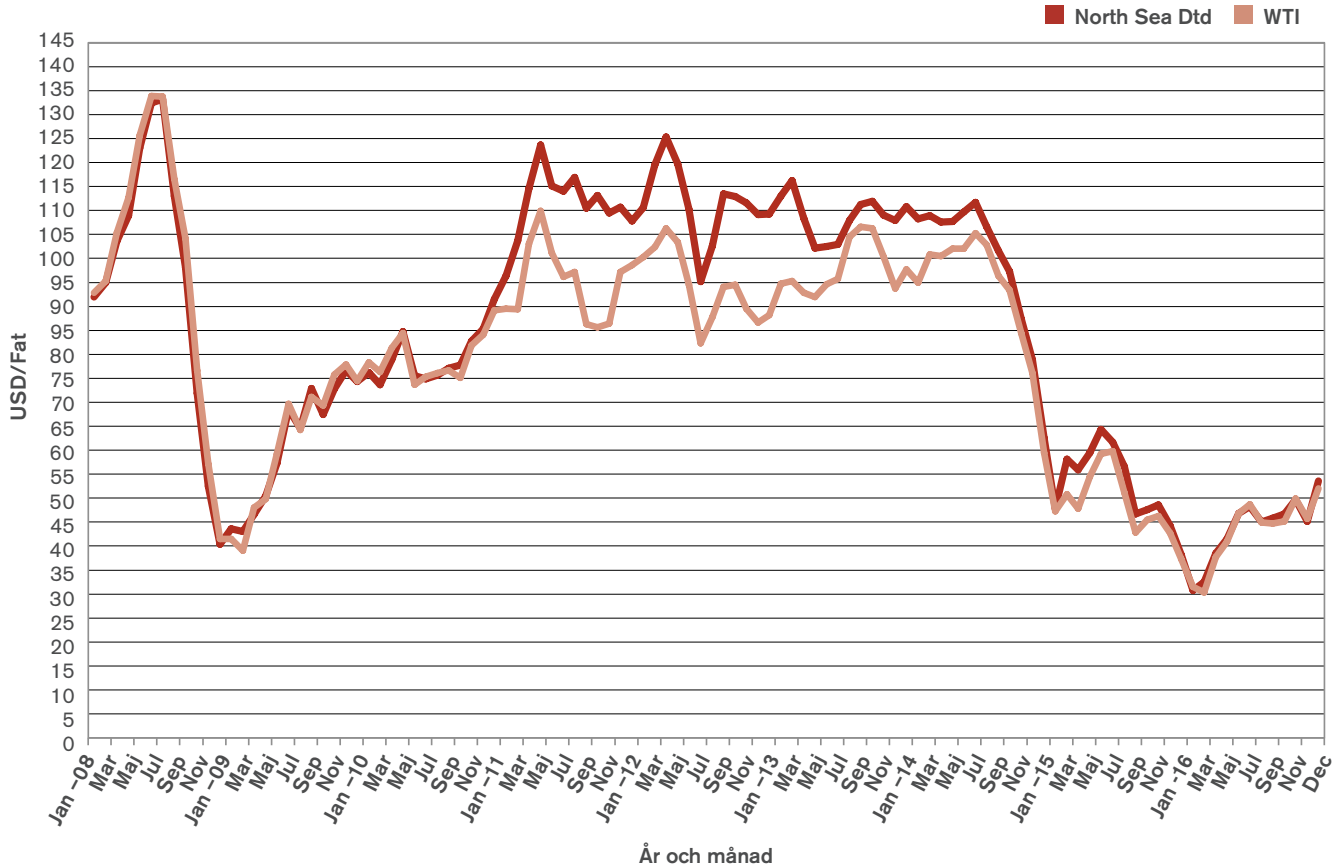
Efterfrågan på olja fortsatte uppåt under 2016 och slutade med en ökning på 1,4 mbd för året som helhet. Det är en liten uppgång mot de estimat som presenterades av IEA i början av året som då uppgick till 1,2 mbd, vilket visar på en starkare efterfrågan. Det är framför allt marknaderna i Kina och USA som är starkare än tidigare estimerat och åtminstone i USAs fall en konsekvens av det fallande oljepriset som bidrar till högre privat konsumtion. Kina var fortsatt den enskilt största bidragaren till högre efterfrågan med en ökning på ca 0,3 mbd jämfört med 2015. En ökning som förväntas fortsätta in i 2017 på ungefär samma nivå.

Efterfrågan på olja inom OECD-området var ca 0,3 mbd över föregående år vilket i stort var i linje med förväntningarna. Det är i sig en förändring i förhållande till tidigare års minskningar, då icke OECD stod för ökning som inte bara balanserade ut, utan räckte till en fortsatt global ökning.



## RÅOLJEPRISUTVECKLING (LÖPANDE PRISER)

Brent började året på 31 dollar per fat och kostade i genomsnitt 54 dollar per fat under december. På SPBI:s hemsida [www.spbi.se](http://www.spbi.se) hittar du den senaste tidens utveckling av Brentpriset. Källa: OPEC Bulletin



Inom OECD var det framför allt ökningen i USA men även en försiktig uppgång på ungefär 0,1 mbd i Europa. De asiatiska OECD-ländernas efterfrågan låg i linje med 2015.

Påverkan från elbilar i ett globalt perspektiv är fortsatt låg. IEA:s bedömning är att det fanns ca 1,3 miljoner elbilar 2015 vilket är en fördubbling jämfört med 2014. I IEA:s New Policy scenario kommer antalet att öka till 10 miljoner till 2020 och 30 miljoner till 2025 och 150 miljoner 2040. Trots detta blir inte minskningen av efterfrågan på olja enligt IEA, större än 0,3 mbd till 2025.

## TILLGÅNG

Tillgången på olja var god under hela 2016 med hög produktion på flera olika håll. Inom OPEC nådde Saudiarabien nivåer över 10 mbd. Även Ryssland nådde rekordnivåer sedan Sovjetunionens fall och producerade stadigt över 10 mbd under hela 2016. Totalt sett låg produktionen inom OPEC på 32,6 mbd vilket är en ökning i förhållande till 2015 på 0,9 mbd.

Inom OPEC var de två mest intressanta länderna Iran och Irak. Efter de avslutade sanktionerna steg Irans produktion snabbt igen upp mot nivåer före sanktionerna och slutade på 3,8 mbd. En nivå som de dessutom får ta med sig in i 2017 efter den överenskomna neddragningen inom OPEC. Irak fortsätter att öka sin produktion och låg i slutet på 2016 på en produktion av 4,6 mbd. Iraks långsiktiga ambition är att på sikt öka produktionen betydligt. För 2017 måste Irak minska produktionen något och ska möta en nivå på 4,35 mbd.

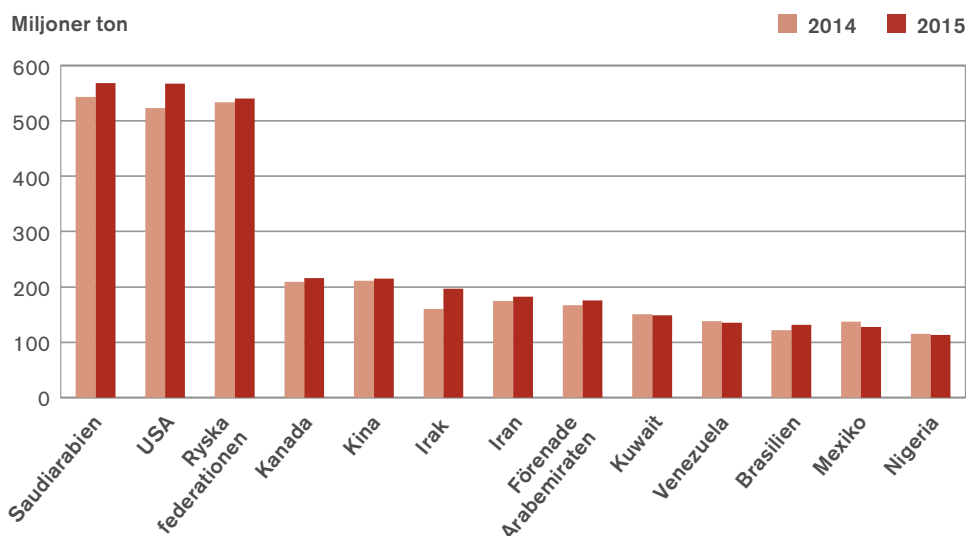
Icke OPEC-länder minskade sin produktion av olja med 0,8 mbd under 2016. Vid en mer detaljerad granskning är det framför allt USA som har minskat och då med 0,8 mbd. Ryssland tillsammans med grannstater ökade produktionen med 0,2 mbd vilket balanseras ut av nedgångar i bl.a. Kina.

## PRISUTVECKLING

Efter de tre åren 2011 till 2013, med stabilt pris, började det stora prisfallet 2014 och höll i sig under 2015 följdes av ett

## VÄRLDENS STÖRSTA PRODUCENTER AV RÅOLJA

Oljeproduktionen ökade med 3,2% under 2015 jämfört med 2014. Saudiarabien USA och Ryssland svarade tillsammans för drygt 38% av den globala produktionen. USA ökade sin produktion med drygt 8% genom den ökade utvinningen av skifferolja och passerade Ryssland. Källa: BP Statistical Review of World Energy



relativt sett lugnt 2016. Trots det blev det en klar minskning i genomsnittspriset på Brentoljan från 54 \$ per fat till 45 dollar per fat för 2016. Trots minskningen var trenden egentligen den omvända i förhållande till 2014 då 2016 inleddes med ett pris på 37 \$ per fat och avslutades med ett pris på 57 \$ per fat. Årets lägsta notering var just i januari då priset lyckades pressa ned sig just under 29 \$ per fat. Därefter följde en relativt sett lugn marknad med en stadigt stigande trend accentuerad av försöken att åstadkomma en frivillig produktionsbegränsning.

Priset för den för oljehandeln så viktiga dollarn steg under året. Det genomsnittliga priset på en dollar ökade inte mer än 9 öre från 8,43 kr till 8,54 kr men året slutade med en dollarkurs på 9,10 kr vilket är betydligt mer än 8,35 som året inleddes med. Översatt till kr per liter blir effekten därmed ännu tydligare då året inleddes med en kostnad för en liter Brent råolja på 1,96 kr medan en liter per den sista december kostade 3,25 vilket är en ökning med 1,29 kr per liter. Eftersom Sveriges konsumenter köper de färdiga produkterna i svensk valuta blir effekten att såväl stigande oljepris som stigande dollarkurs påverkade priset på den färdiga produkten kraftigt.

De färdiga produkterna bensin och diesel påverkades av uppgången i såväl råoljepriset som dollarkursen under 2016. Vissa säsongsmässiga eller andra marknadsrelaterade variationer kan förekomma men det är i förhållande till kopplingen till priset på råolja marginellt.

Det internationella bensinpriset i januari 2016 startade på 431 \$ per ton. Översatt till svenska kronor blev det 2,80 kr per liter. Jämfört med januari 2015 är det en minskning med 0,38 kr per liter då dollarkursen på 7,82 mer än kompenenserade för ett högre världsmarknadspris på 541 \$ per ton. År 2016

avslutades med ett världsmarknadspris på 551 \$ per ton och en dollarkurs på 9,10 vilket ger ett pris i svenska kronor på 3,77 per liter. Genomsnittligt för 2016 låg priset på 3,09 kr per liter vilket var en minskning med 0,56 kr per liter jämfört med 2015 då priset låg på 3,65 kr. Årets högsta notering på 547 \$ per ton kom lite tidigare än normalt i slutet av maj motsvarande ett pris i svenska kronor på 3,43 kr per liter.

Det internationella dieselpriiset började året på 331 \$ per ton eller 2,70 kr per liter och nådde sin högsta nivå i slutet av december på 490 \$ per ton eller 3,68 kr per liter. I och med att Sverige har en hög inblandning av biodrivmedel av såväl RME som HVO är priset på råvaran inte lika med det inköpspris drivmedelsbolagen har för den produkt som säljs till slutkonsument.

## BIODRIVMEDEL

I ett globalt perspektiv fortsatte trenden med en svag uppgång för biodrivmedel för 2015. Den totala konsumtionen av biodrivmedel uppgick enligt IEA till 1,6 mboe/d 2015 vilket är en fortsatt svag men ändå ökning med 0,2 jämfört med 2014. Enligt RFA uppgick produktionen av etanol i världen till 97,2 Mm<sup>3</sup>. Av dessa stod USA för 58 % eller 56 Mm<sup>3</sup> och fortsatte därmed sin totala dominans. Om man lägger till Brasilien som stod för 26,8 Mm<sup>3</sup> eller 28 % innebar det att USA och Brasilien tillsammans stod för 85 % av produktionen av etanol för drivmedelsanvändning.

Den globala produktionen av FAME uppgick till 23,7 Mm<sup>3</sup> för 2015. Även när det gäller FAME var USA den största producenten med 4,8 Mm<sup>3</sup> eller 20 %. Brasilien var nummer två med 4,1 Mm<sup>3</sup> eller 17 %.

Produktionen av HVO är fortfarande på en låg nivå i jämförelse, men uppgick globalt ändå till ca 5 Mm<sup>3</sup> under 2015. Sammantaget uppgick den totala produktionen av biodrivmedel till 126 Mm<sup>3</sup> under 2015 med etanol som det dominerande bränslet med en andel på 77 %. Vid en jämförelse på energinivå måste man dock ha i åtanke att etanol har en klart lägre energitätthet än såväl FAME som HVO.

Biodrivmedelstillverkningen domineras helt av det som allmänt kallas för konventionella biodrivmedel baserade på grödebaserade råvaror och står för över 95 % av total produktion och konsumtion. Majs och sockerrör är de råvaror som den amerikanska och brasilianska produktionen baseras på. FAME baseras på olika typer av vegetabiliska oljor. För HVO-tillverkningen används tallolja, vegetabiliska avfallsoljor, slakteriavfall men även vegetabiliska oljor och deras tillverkningsavfall.

Det kommande året kommer att sätta prägeln för biodrivmedlens utveckling i Europa i det medellånga perspektivet. EU-kommissionen har lagt fram en omarbetning av förnybart direktivet som är klart begränsande för utvecklingen framöver. Med en uttalad ambition att fasa ut grödebaserade biodrivmedel från 7 % 2020 linjärt till 3,8 % 2030 blir 2017 års förhandlingar med medlemsstaterna och parlamentet mycket viktiga. Europa är idag den tredje största marknaden efter USA och Brasilien och en minskning i Europa påverkar även globalt. USA har idag 10 % inblandning av etanol i all bensin och är beroende av att gå förbi denna s.k. blend wall för att komma vidare. Brasilien är den enda av de tre stora marknaderna där det fortfarande finns positiva tongångar men Brasilien är hårt drabbat av ekonomisk tillbakagång vilket påverkat investeringsviljan.

## PRISUTVECKLING

Biodrivmedel i ett globalt perspektiv produceras närmast enbart från grödebaserade råvaror. Det för med sig att priserna följer andra mönster än för olja även om följsamheten mellan olja och grödor är stor då olja används för att producera råvaran. Etanolpriset för 2016 började på 60 € per 100 hektoliter för att sedan sjunka till 44 i mars. Priset rörde sig sedan ojämnt uppåt under året för att sluta i ett pris på 52 € per hektoliter. Genomsnittet för 2016 blev 50 € per hektoliter. Med frakt och tull enligt tariff T2 blev det 5,25 kr per liter etanol. Omräknat till bensinekvivalent blev genomsnittspriset 8,09 kr per liter då energiinnehållet i en liter etanol är betydligt lägre än i en liter bensin. Jämfört med 2015 är det en minskning med 0,43 kr per liter omräknat som slutade på 5,68 kr.

För FAME som i Sveriges fall alltid är RME på grund av de krav Sverige måste ställa utifrån koldegenskaperna började året med ett pris på 927 dollar per ton som omräknat med

	Miljarder ton	Andelar av total	R/P ratio antal år
Venezuela	47,0	17,7%	313,9
Saudiarabien	36,6	15,7%	60,8
Kanada	27,8	10,1%	107,6
Iran	21,7	9,3%	110,3
Irak	19,3	8,4%	97,2
Ryska federationen	14,0	6,0%	25,5
Kuwait	14,0	6,0%	89,8
Förenade Arabemiraten	13,0	5,8%	68,7
USA	6,6	3,2%	11,9
Libyen	6,3	2,8%	306,8
Nigeria	5,0	2,2%	43,2
Summa	211,3	87,2%	--
Hela världen	239,4	100%	50,7

## LÄNDER MED DE STÖRSTA RESERVERNA

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

Proved reserves vid utgången av 2015. Med proved reserves avses generellt volymer som i framtiden kan utvinna med idag känd teknik och dagens ekonomiska förutsättningar. Totala reserver för 2015 på 239,4 miljarder ton är 0,4 miljarder ton lägre än motsvarande uppgift för 2014.

Källa: BP Statistical Review of World Energy

frakt innebar ett pris på 7,25 kr per liter. Kompenserat för det något lägre energiinnehållet blev dieselevivalentpriset 7,76 kr. Årets lägsta notering kom i mars och var på 793 dollar per ton som omräknat blev 6,25 kr per liter. Den högsta noteringen kom i oktober månad och nådde 1068 dollar per ton eller omräknat 8,30 kr per liter. Genomsnittligt pris för 2016 uppgick till 901 dollar per ton som omräknat i svenska kronor blev 7,05 kr med ett dieselevivalentpris på 9,35 kr per liter. Då det genomsnittliga priset för FAME för 2015 uppgick till 6,80 kr per liter innebar det en uppgång på 0,25 kr per liter.

Det förnybara dieseldrivmedlet HVO har fortfarande inte någon officiell notering varför det inte finns någon tillgänglig statistik.

## OLJA – KONSUMTION

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

OPEC-ländernas kraftigt ökade råoljaproduktion under 2016 bidrog till att öka de globala oljelagren till rekordnivåer.

Prisfallet på råoljan nådde sin bottennivå i mitten av 2015. De stora överskottslagren kommer dock att dämpa prisstegringen ett bra tag.

Iran, Irak och Saudiarabien stod 2016 för den högsta produktionstillväxten i världen. I Iran ökade produktionen med nära 700 kb/d efter att de internationella sanktionerna lättats 2016, medan Irak och Saudiarabien ökade råvaruproduktionen med 410 kb/d respektive 260 kb/d.

Under 2016 ökade efterfrågan på olja med 1,5 mbd vilket låg över den genomsnittliga siffran på 1,3 mbd under femårsperioden 2011–2015. Totalt ökade efterfrågan från 2015 på 95,0 mbd till 96,5 mbd under 2016. Framför allt var det sista kvartalet som drev upp efterfrågan, bl.a. beroende på kallare vintrar i Europa.

Enligt IEA beräknas efterfrågan på olja att växa nästan 12 % till 103,5 mbd till år 2040, jämfört med 95 mbd 2015. Transportsektorn står för 23 % av den totala mängden koldioxidutsläpp, och är den enskilt största källan till koldioxidutsläpp i konsumentled.

Idag finns det 1,3 miljoner elbilar i världen. Vilket är en dubbling från 2014, men det når trots det endast upp 0,1 % av den totala marknaden. Kina följt av USA är de länder som säljer flest elbilar. IEA förutspår en ökning till 30 miljoner elbilar 2025 och 150 miljoner år 2040. Detta skulle innebära en minskad efterfrågan på olja med 1,3 mb/d.

De länder som förbrukar mest olja i världen är USA, Kina, Japan, Indien och Ryssland. Ryssland har därmed passerat Saudiarabien på femteplats. På grund av befolkningsökningen kommer Indien 2040 att bli den enskilt största oljekonsumerande nationen följt av Kina och USA.

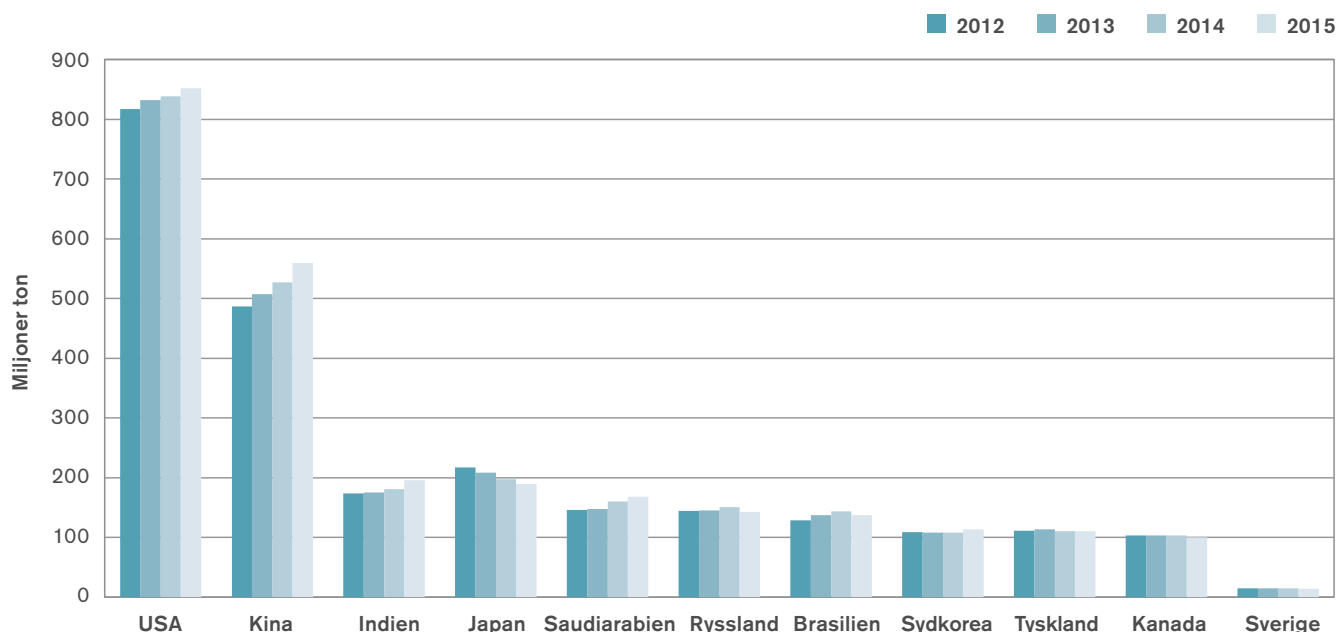
## BIODRIVMEDEL – KONSUMTION

Globalt ökade biodrivmedelskonsumtionen med 0,2 % från 2014 till 1,6 mboe/d 2015. I dagsläget når biodrivmedel enbart upp till 3 % av allt transportbränsle i världen.

IEA förutspår trots det att konsumtionen av biodrivmedel kommer att öka till 4,2 mboe/d till år 2040, fördelat på 65 % etanol, 30 % biodiesel och resten flygbränsle. USA, Brasilien och EU förväntas fortfarande vara de största marknaderna, dock med en dipp från 86 % av all konsumtion 2014 till 66 % år 2040.

## VÄRLDENS TIO STÖRSTA KONSUMENTLÄNDER AV OLJEPRODUKTER, ETANOL OCH BIODIESEL

Den globala konsumtionen steg med 1,9% 2015 jämfört med 2014. Flera av de större länderna ökade sin konsumtion medan Japan, Tyskland och Kanada minskade sin konsumtion under 2015. Som jämförelse visar grafen även Sverige. Den svenska konsumtionen minskade med 2,6% under 2015 och utgjorde 0,3% av den globala konsumtionen. Källa: BP Statistical Review of World Energy





USA står för den högsta biodrivmedelskonsumtionen med 0,7 mboe/d vilket är 6 % av all transportenergi och 10 % av bensinkonsumtionen. Brasilien har lyckats få upp biodrivmedelsanvändningen till hela 21 % av transportdrivmedel, något de bl.a. uppnått genom en inblandning på 27 % etanol i bensin. I Brasilien utgörs personbilsflottan av 2/3 och 90 % av nybilsförsäljningen av s.k. flexifuels.

Inom transportsektorn kan biodrivmedel idag inte prisvärt konkurrera med fossila drivmedel. Inom EU har de låga priserna på olja dock inte medfört någon signifikant effekt på konsumtionen på de marknader som regleras av politiska styrmedel och inblandningsmandat. Dessutom har prisskillnaderna dämpats något av en försvagad € mot US \$. Dock kan man se att försäljningen av högre inblandningar påverkats av de låga bensinpriserna. År 2015 var konsumtionen av etanol inom EU ca 5,2 miljarder liter och väntas sjunka till omkring 5,1 miljarder liter under 2017.

Främst tillverkas den europeiska etanolen av vete från norra Europa och majs från Centraleuropa. Tyskland, Frankrike och

Storbritannien har legat i topp på konsumtionen inom EU de senaste åren.

De grödebaserade biodrivmedlens framtid inom EU är dock osäker beroende på det s.k. ILUC-direktivet och RED II som bland annat innebär att målet om tio procent förnybart i transportsektorn får uppfyllas till max sju procent av biodrivmedel som producerats av grödor. Användningen av grödebaserad biodrivmedel ska enligt RED II minska linjärt från ca 7 % 2020 till 3,8 % 2030 och på sikt fasas ut helt till förmån för de s.k. "advanced biofuels" som främst kommer från avfall, restprodukter eller cellulosa.

I ett globalt perspektiv står biodrivmedel från grödebaserad råvara för långt över 95 % av produktion och användning och kommer att göra så minst fram till 2030 enligt IEA. Under 2015 exporterade USA – som står för hela 57 % av den globala produktionen – ca 3,2 Mm<sup>3</sup> grödebaserad etanol till över 50 länder. USA's exportmarknad ökade sålunda något, trots de låga bensinpriserna.

## INTERVJU MED MILJÖMINISTER KAROLINA SKOG

### 1. Vilka är de viktigaste händelserna vad gäller klimatarbetet under 2017?

Jag tycker förstås det känns väldigt stort att riksdagen klubbar Sveriges första klimatlag som ska skapa ordning och reda i klimatarbetet och binda framtida regeringar att faktiskt aktivt jobba med frågan. Denna lag har ju tagits fram i väldigt brett samarbete mellan sju av riksdagens partier – det kan vi vara stolta över.

### 2. Hur menar du att klimatlagen kommer att påverka politiken framöver?

På flera olika sätt. Nya och mer ambitiösa mål antas, vilket skapar en långsiktighet för både politik och näringsliv. I och med det har vi en tydlig riktning för vart vi ska, och delmål på vägen som leder oss dit. Men klimatlagen kommer också att göra så att alla kommande regeringar behöver redovisa hur de aktivt jobbar för att klara dessa mål. Det klimatpolitiska rådet ska bedöma om åtgärderna räcker, och därför behöver alla politiska partier svara på hur de vill nå målen.

### 3. Hur ser du på Sveriges och EU:s olika syn på grödebaserade biodrivmedel?

Jag är besviken på att EU-kommissionen har en så svartvit syn på frågan. För mig är det en självklarhet att alla bränslen ska

utvärderas på sina egna meriter. I Sverige har vi några väldigt bra grödebaserade drivmedel med hög klimatprestanda. Sedan finns det förstås biodrivmedel som inte har samma potential, och det ska vi inte sticka under stol med. Men att bara klumpa ihop alla grödebaserade drivmedel och avfärda dem tycker jag är okunnigt och skadligt för klimatet.



Karolina Skog

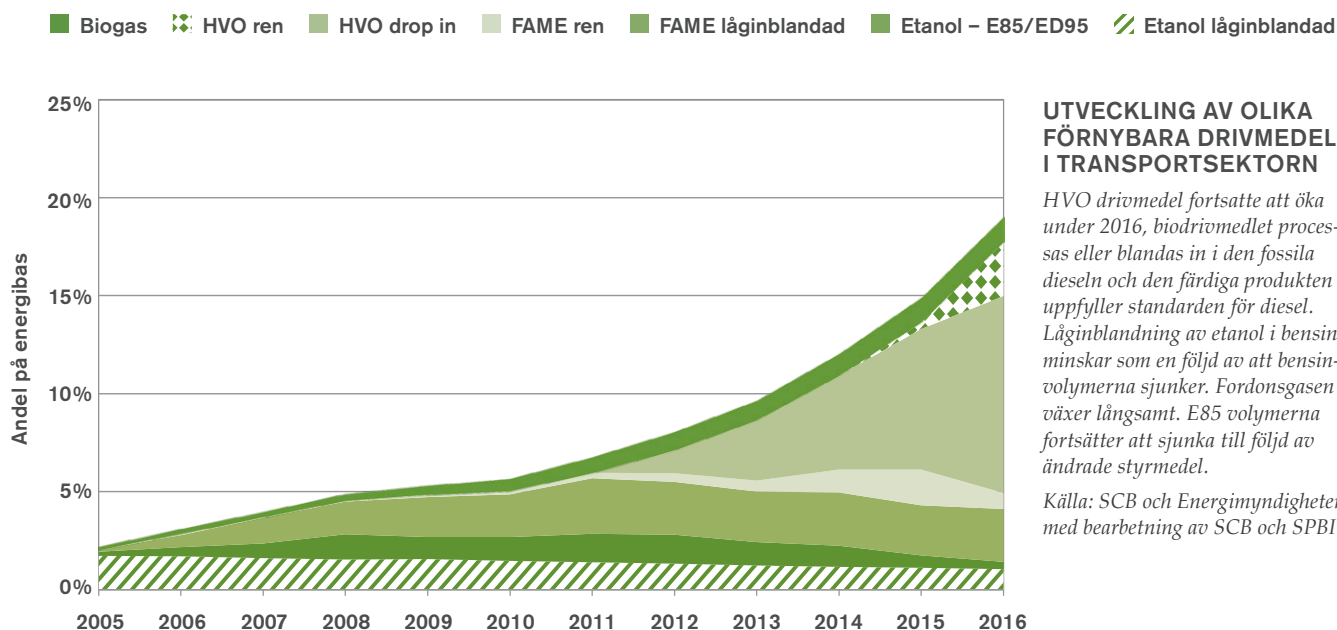
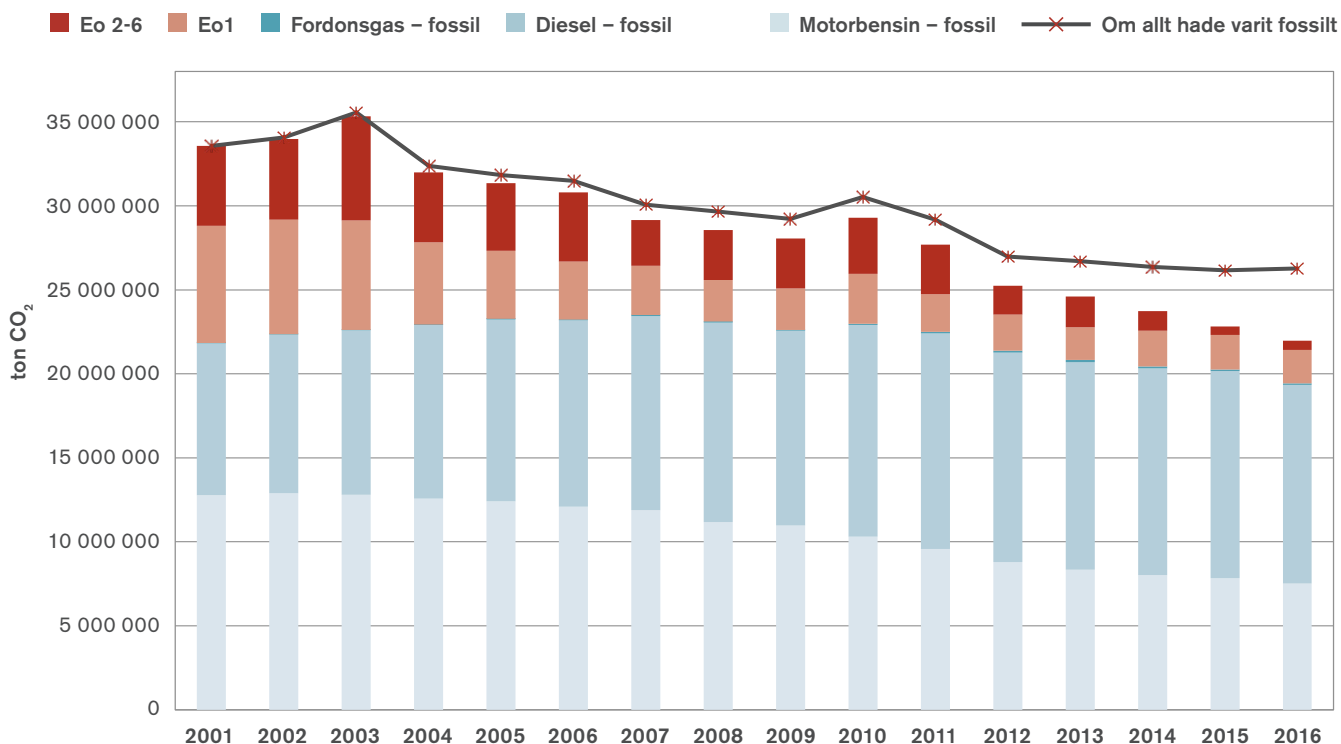
### 4. Vilka ser du som den största utmaningen för Sverige att nå det överenskomna målet inom Miljömålsberedningen med 70 % växthusgasreduktion till 2030?

Vi har framförallt två utmaningar. Det första är att bränslebytet för bilarna måste gå snabbare. Vi behöver få in mer el, mer biogas och mer av de övriga biodrivmedlen för att hinna med 2030-målet. Här krävs både teknikutveckling och långsiktiga spelregler. Regeringen kommer att initiera flera åtgärder för att åstadkomma detta. Den andra utmaningen handlar om den tunga trafiken, här har vi inte kontroll på utsläppen och vi behöver därför jobba med flera åtgärder. Det är främst insatser för att flytta gods från väg till järnväg och sjöfart, men också att stimulera fram moderna lastbilar med hjälp av bland annat beskattning.

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

Under 2016 minskade koldioxidutsläppen från fossila drivmedel och bränslen med ca 0,9 miljoner ton jämfört med 2015. Utsläppen minskar från samtliga produkter antingen genom minskad volym eller genom ökad inblandning av biodrivmedel. Om inte biodrivmedel hade ersatt de fossila bränslena skulle koldioxidutsläppen ha varit ca 4,3 miljoner ton högre under 2016. 2016 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. Biodrivmedel anses ha noll innehåll av fossilt kol.

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



### UTVECKLING AV OLIKA FÖRNYBARA DRIVMEDEL I TRANSPORTSEKTORN

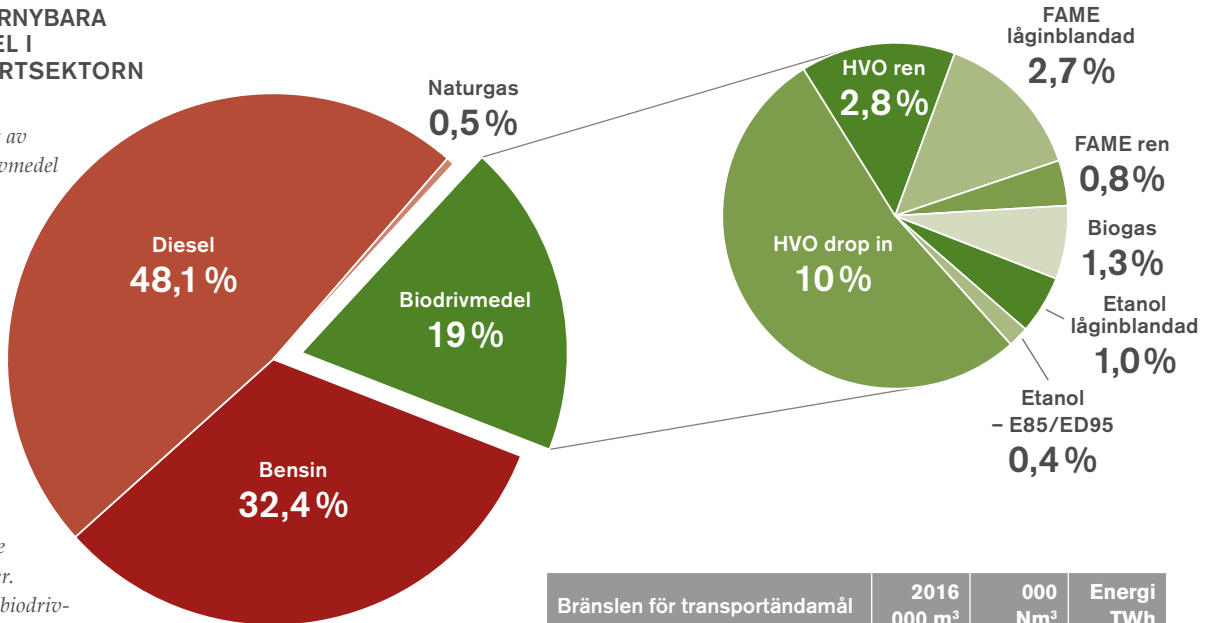
HVO drivmedel fortsatte att öka under 2016, biodrivmedlet processas eller blandas in i den fossila dieseln och den färdiga produkten uppfyller standarden för diesel. Låginblandning av etanol i bensin minskar som en följd av att bensinvolymerna sjunker. Fordonsgasen växer långsamt. E85 volymerna fortsätter att sjunka till följd av ändrade styrmedel.

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

### ANDEL FÖRNYBARA DRIVMEDEL I TRANSPORTSEKTORN 2016

Användandet av förnybara drivmedel ökade även under 2016 och utgjorde på energibas 19,0% av transportdrivmedel. Andelen låginblandad etanol fortsätter att sjunka med minskade bensinvolym. Ökningen av biodrivmedel under 2016 är en effekt av att HVO volymerna ökat. Beräkningen är gjord enligt biodrivmedelsdirektivet 2003/30/EG med tillägg av naturgas. Från 2011 ska EU länderna beräkna andelen förnybart i hela transportsektorn enligt förnybartdirektivet 2009/28/EG för 2016 finns inte uppgiften vid Branschfaktas tryckning.

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



	Energiinnehåll kWh/m <sup>3</sup>
Bensin	9 100
Diesel	9 800
Naturgas (Nm <sup>3</sup> )	11,050
Etanol	5 900
FAME	9 170
HVO	9 450
Biogas (Nm <sup>3</sup> )	9,800

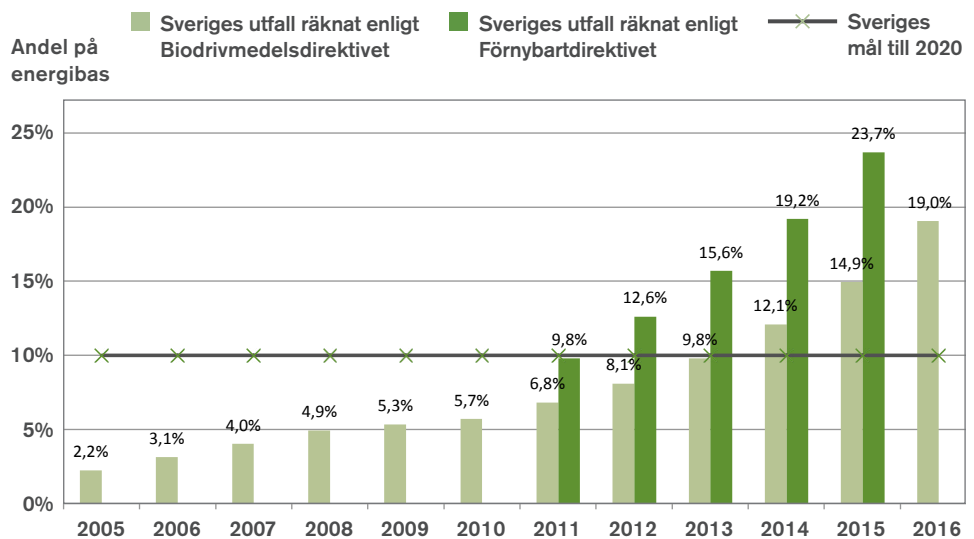
Bränslen för transportändamål	2016 000 m <sup>3</sup>	000 Nm <sup>3</sup>	Energi TWh
Bensin, fossil andel	3 168		28,83
Diesel, fossil andel	4 359		42,72
Naturgas (Nm <sup>3</sup> )		38 677	0,43
Biogas (Nm <sup>3</sup> )		118 570	1,16
FAME låginblandad	263		2,41
FAME ren	78		0,72
Etanol låginblandad	157		0,93
Etanol - E85/ED95	58		0,34
HVO drop in	944		8,92
HVO ren	260		2,46
<b>Totalt</b>	<b>9 287</b>		<b>88,92</b>

### UTVECKLING I SVERIGE AV ANDEL FÖRNYBART I TRANSPORTSEKTORN

Andelen förnybart i transportsektorn räknades ursprungligen enligt biodrivmedelsdirektivet. Sedan 2011 räknas det enligt Förnybartdirektivet. Skillnaden i beräkningarna är att el för järnväg räknas med samt att bl.a. råvaror från avfall, cellulosa och restprodukter får dubbelräknas enligt Förnybartdirektivets sätt att räkna. Sveriges mål är att nå 10% i transportsektorn till 2020 ett mål som passerades redan 2013.

För 2016 finns inte uppgifter för beräkning enligt Förnybartdirektivet vid Branschfaktas tryckning.

Källa SCB och Energimyndigheten med bearbetning av SCB och SPBI.



### KLIMATPOLITIK I EUROPA OCH SVERIGE

Inom EU finns mål för att spara energi och att minska utsläpp av växthusgaser. EU:s grundläggande verktyg för detta är utsläppshandel ETS. Grunden för EU:s klimatarbete är globala överenskommelser inom FN, där det övergripande målet är att förhindra den globala uppvärmningen från att öka med mer än två grader.

EU:s målsättning är att de globala utsläppen av växthusgaser måste minska med 50 % till 2050 jämfört med 1990 och vara nära noll år 2100 för att målet om temperaturökningen under 2 grader ska kunna hållas.

EU har enats om fyra klimatpolitiska mål som ska vara uppfyllda till 2020; EU ska minska växthusgasutsläppen med minst 20 %, jämfört med 1990 års nivåer, sänka energiförbrukningen med 20 %, höja andelen förnybar energi till 20 % av all energikonsumtion, höja andelen biodrivmedel för transporter till 10 %.

Det finns olika EU-direktiv som berör drivmedel, energi och transporter och som är betydelsefulla för Sveriges drivmedelssektor och utvecklingen mot mer förnybart i transportsektorn. Några viktiga i detta sammanhang är FQD, Fuel Quality Directive samt RED, Renewable Energy Directive d.v.s. bränslekvalitetsdirektivet samt förnybartdirektivet.

Under 2016 släppte EU-kommissionen Vinterpaketet där bland annat RED har omarbetats, vilket kan komma att få stor påverkan på svensk drivmedelssektor och utvecklingen av biodrivmedel. Förslaget innebär att Europa ska fasa ut användningen av grödebaserade biodrivmedel inom transportsektorn och andelen som varje land får räkna in i målluppfyllelsen minskas successivt till 2030. Hur detta kommer att se ut i den slutliga versionen kommer att få stor betydelse för ett land som Sverige, där grödebaserade biodrivmedel under 2015 utgjorde ca 50 % av andelen biodrivmedel i transportsektorn. EU-kommissionen pekar i RED på att avancerade biodrivmedel tillsammans med el kommer att vara framtidens källa för förnybara transporter och ställer krav på drivmedelsleverantörer att uppfylla vissa kvoter av avancerade biodrivmedel.

Under 2016 släpptes Miljömålsberedningen i Sverige där 7 partier satte ramarna för den svenska klimatpolitiken till 2050. Förslaget innebar flera nya mål för klimat- och luftpolitiken, men inga tydliga styrmedelsförslag hur målen ska uppnås.

Ett av de nya klimatmålen som föreslås är att utsläppen från inrikes transporter exklusive flyget, ska minska med 70 % till senast år 2030 jämfört med 2010 års nivå. Beredningen föreslår också mål för utsläppsminskningar på andra områden.

Utsläppen utanför EU:s handelssystem bör till exempel minska med minst 75 % till senast år 2040 jämfört med år 1990. Senast år 2045 ska utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium vara minst 85 % lägre än utsläppen år 1990. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser.

Miljömålsberedningens strategi för en samlad och långsiktig klimatpolitik innebär att Sverige ska vara ledande i arbetet med att förverkliga de ambitiösa målsättningarna i klimatavtalet från Paris. Regeringen har under våren 2017 lagt förslag om en Klimatlag. Klimatlagen ska ålägga regeringen att redovisa utsläppen varje år. Vart fjärde år ska de presentera en "klimathandlingsplan" och ett klimatpolitiskt råd ska inrättas.

### STYRMEDEL FÖR BIODRIVMEDEL – FRÅN FOSSILT TILL FÖRNYBART

Biodrivmedel är i grund och botten dyrare att köpa in än fossila drivmedel. För att öka andelen biodrivmedel på den svenska marknaden behövs därför styrmedel. Det verkningfulla styrmedel som idag hanterar biodrivmedel i transportsektorn är skattenedsättning av punktskatterna energi- och koldioxidskatt. Detta innebär att skatten på biodrivmedel sätts ner till maximalt den nivå som det fossila drivmedel som det ersätter. Dvs den dyrare delen av biodrivmedlet kompenseras bort så att det inte blir dyrare att köpa biodrivmedel än fossila drivmedel. Men det får heller inte bli billigare än den fossila produkt som den ersätter, då kallas det för "överkompensation". Skattenedsättningen är ett statsstöd enligt unionsrättens regler och måste godkännas av Kommissionen. Det nuvarande systemet för skattenedsättning av flytande hållbara biodrivmedel är godkänt att användas till och med utgången av 2018.

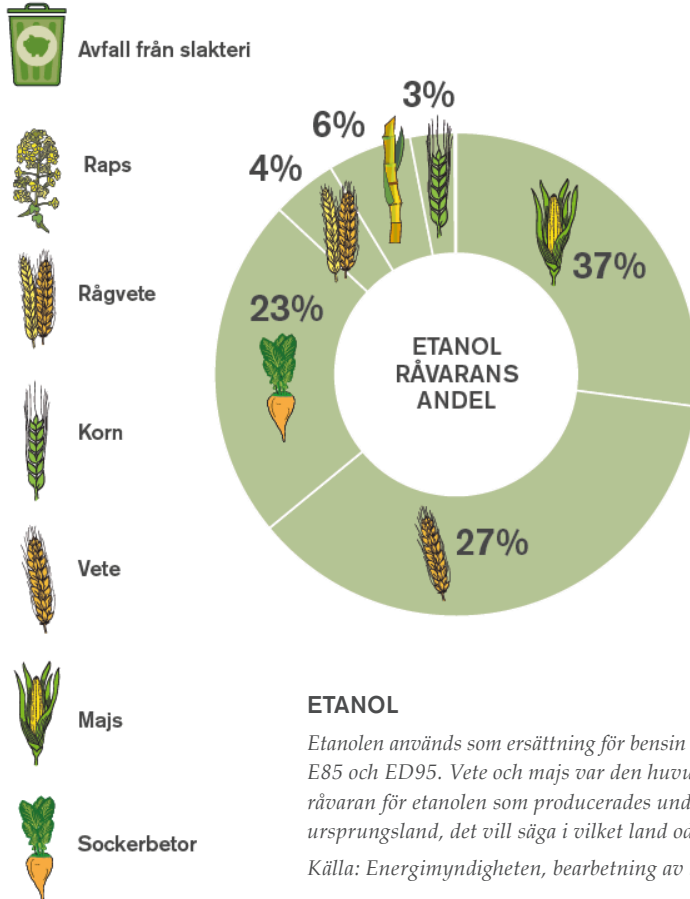
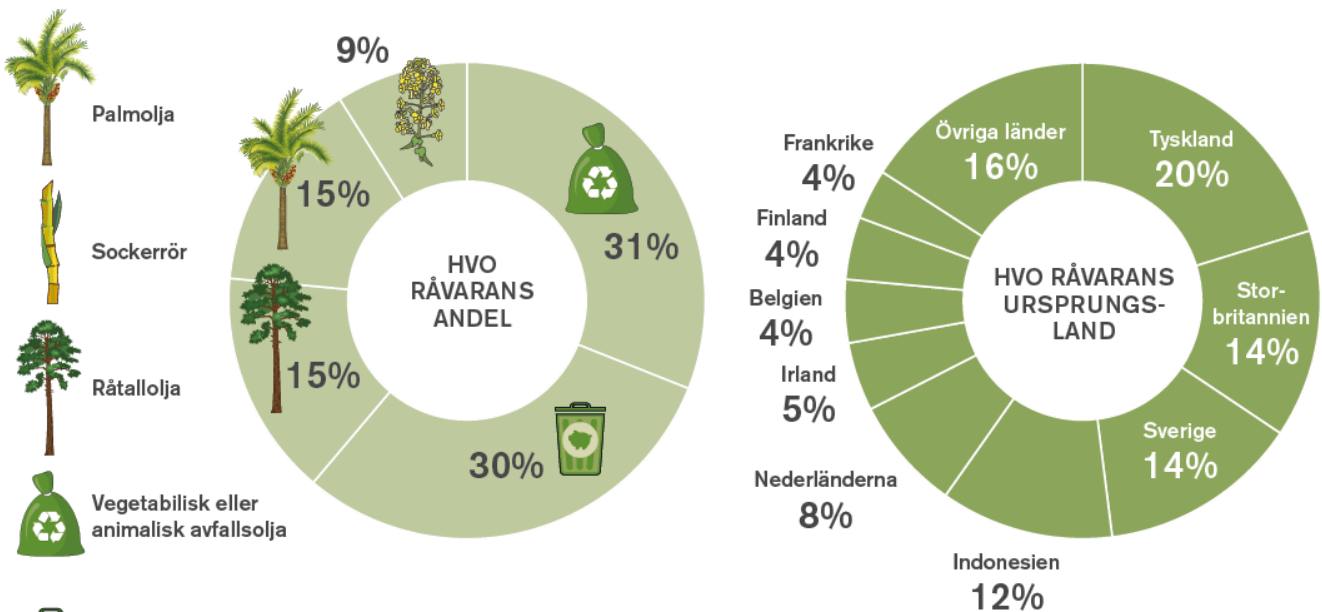
### REDUKTIONSPLIKT

I resten av Europa arbetar man främst med kvotplikt när det gäller att styra hur biodrivmedel ska föras in i transportsektorn. Detta innebär att drivmedelsbolagen åläggs att blanda in en viss kvot biodrivmedel i fossila drivmedel och att full skatt tas ut på biodrivmedlet.

I Sverige har man under de senaste åren arbetat med att ta fram ett förslag hur den fortsatta politiken för styrmedel ska kunna se ut efter 2018, då inte skattenedsättning är godkänt längre. Den svenska regeringen har tagit fram ett förslag om reduktionsplikt där man istället för att sätta en kvot på hur mycket volym av biodrivmedel som ska blandas in, sätter en plikt för hur mycket reduktion av koldioxidekvivalenter som ska uppnås med inblandningen av biodrivmedlet. Detta kombinerat med en skattebefrielse för höginblandade och rena biodrivmedel.

## HVO

HVO är en syntetisk diesel som har kemiska egenskaper som en vanlig diesel. Drygt 30% av HVO:n har under 2015 framställts ur avfall från slakteri. Råtallolja bidrog med 15%. (All palmolja baserad HVO som rapporteras omfattas av certifiering enligt ett av EU-kommissionen godkänt certifierings-system). Tyskland är det största ursprungslandet för råvara till HVO med 20% av den hållbara mängden. Ursprungsland avser här råvarornas ursprungsland, det vill säga i vilket land odlingen skett, eller i vilket land restprodukten eller avfallet uppstått. Källa: Energimyndigheten, bearbetning av SPBI.



## ETANOL

Etanolen används som ersättning för bensin antingen genom låginblandning i bensin eller inblandning i drivmedlen E85 och ED95. Vete och majs var den huvudsakliga råvaran vid framställningen av etanol under 2015. 28% av råvaran för etanolen som producerades under 2015 kom från Frankrike. Ursprungsland avser här råvarornas ursprungsland, det vill säga i vilket land odlingen skett, eller i vilket land restprodukten eller avfallet uppstått.

Källa: Energimyndigheten, bearbetning av SPBI

### 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 Bränslekvalitetsdirektivet, 2009/30/EU (FQD). Då hade målet för förnybart i transportsektorn 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 hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränsleoljor 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. Systemet i FQD är en s.k. reduktionsplikt och överensstämmer med det system som man infört i Tyskland.



För att komplicera bilden ytterligare så kommer man under 2017 att införa ett maxtak på 7 % för hur mycket grödebaserat som medlemsstaten får räkna med mot måluppfyllnaden av RED målet. Redan 2016 hade Sverige passerat dessa 7 % med cirka 1,5 procent som då måste dras ifrån måluppfyllnaden enligt RED.

### FÖRSÄLJNINGsutvecklingen

Den totala drivmedelsförsäljningen 2016 låg på ungefär samma nivåer som 2015. Den nedåtgående trenden på bensin fortsatte under 2016 om än i något lägre takt. Försäljningen uppgick till 3,3 Mm<sup>3</sup> med en nedgång på 4 % från 2015. Nedgången sedan toppåret 1989 då det såldes 5,9 Mm<sup>3</sup> var således 44 %. Andelen dieselpersonbilar under 2016 uppgick enligt Bil Sweden till 53 % vilket är en liten nedgång med 5 procentenheter sedan 2015 men ger en fortsatt förskjutning av bilparken vilket ytterligare påverkar bensinförsäljningen nedåt. Antalet bensinbilar uppgick till ungefär 3 miljoner vid 2016 års utgång.

Med 0,2 miljoner sålda dieselpersonbilar uppgick antalet till ungefär 1,5 miljoner. Tillsammans med en något starkare konjunktur som ger fler tunga transporter gav det en ökning av dieselförsäljningen med 0,1 Mm<sup>3</sup> som därmed summerade sig till 5,9 Mm<sup>3</sup>.

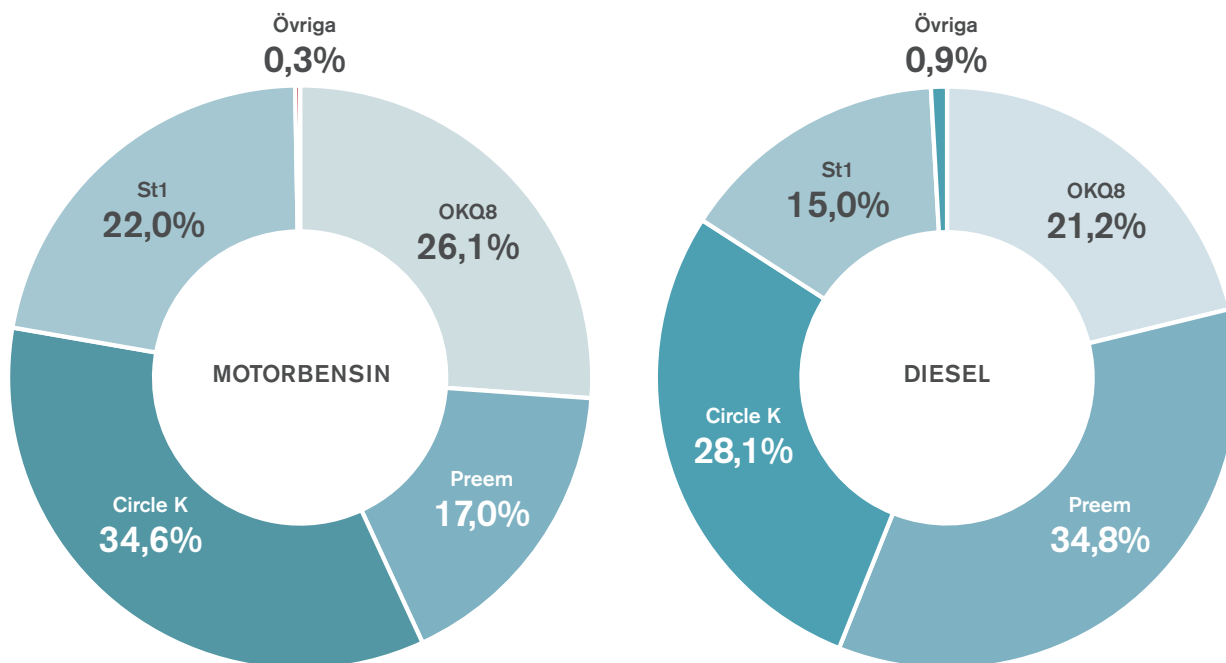
Med ca 1,5 miljoner personbilar med dieselteknik kan man uppskatta fördelningen av dieselanvändningen i de tre grupperna personbilar, bussar och lastbilar och arbetsfordon och övriga installationer till respektive 20, 70 och 10 med en trend att personbilsdelen ökar på framför allt arbetsfordon och övrigas bekostnad.

Diesel utökar sin andel av den svenska drivmedelsförsäljningen vilket även påverkar den betydligt högre inblandningen av biodrivmedlen RME och HVO. Den totala användningen av RME blev 0,3 Mm<sup>3</sup> vilket är en minskning jämfört med 2015 på 0,1 Mm<sup>3</sup>. Det huvudsakliga skälet till det var den skattesituation som rådde under stora delar av 2015 då RME fick en skatt på 2,17 kr per liter för att inte riskera att bryta mot bestämmelserna om statsstöd. HVO ökade under 2016 och förbrukningen summerade sig till 1,2 Mm<sup>3</sup>. En ökning med 0,5 Mm<sup>3</sup> jämfört med 2015. HVO var totalt skattenedsatt under hela 2016. I stort sett all bensin låginblandades med 5 % etanol vilket gjorde att etanolvolymerna för inblandning minskade.

E85 fortsatte den mycket branta nedgång som präglade 2015. Från redan låga ca 90 200 m<sup>3</sup> sjönk försäljningen till ca 43 300 m<sup>3</sup>. Skälet till den mycket snabba nedgången är helt att relatera till förändrade politiska styrmedel. Bland annat har försäljningen av nya flexifuelbilar i det närmaste upphört. Då alla biodrivmedel är dyrare i inköp från världsmarknaden än sina fossila motsvarigheter är de helt beroende av politiska

**VOLYMER OCH MARKNADSANDELAR 2016**

Leveranser 000m<sup>3</sup> 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	% 2016	Volym	% 2016	Volym	% 2016	Volym	% 2016	Volym	% 2016
OKQ8	872	26,1	1 242	21,2	130	17,4		0,0		
Preem	567	17,0	2 042	34,8	406	54,2	104	54,5		
Circle K	1 156	34,6	1 644	28,1	0	0,0		0,0		
St1	734	22,0	880	15,0	211	28,2	11	5,7		
Övriga	9	0,3	52	0,9	2	0,3	76	39,8	1 852	100,0
Volym 2016, total	3 338	100,0	5 861	100,0	750	100,0	192	100,0	1 852	100,0
% förändring	-3,8		1,5		-3,1		8,7		14,7	

styrmedel för att överleva. E85 är en blandning av 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. Andelen biogas i fordonsgaspoolen uppgick till ca 75 %.

**PRISUTVECKLING**

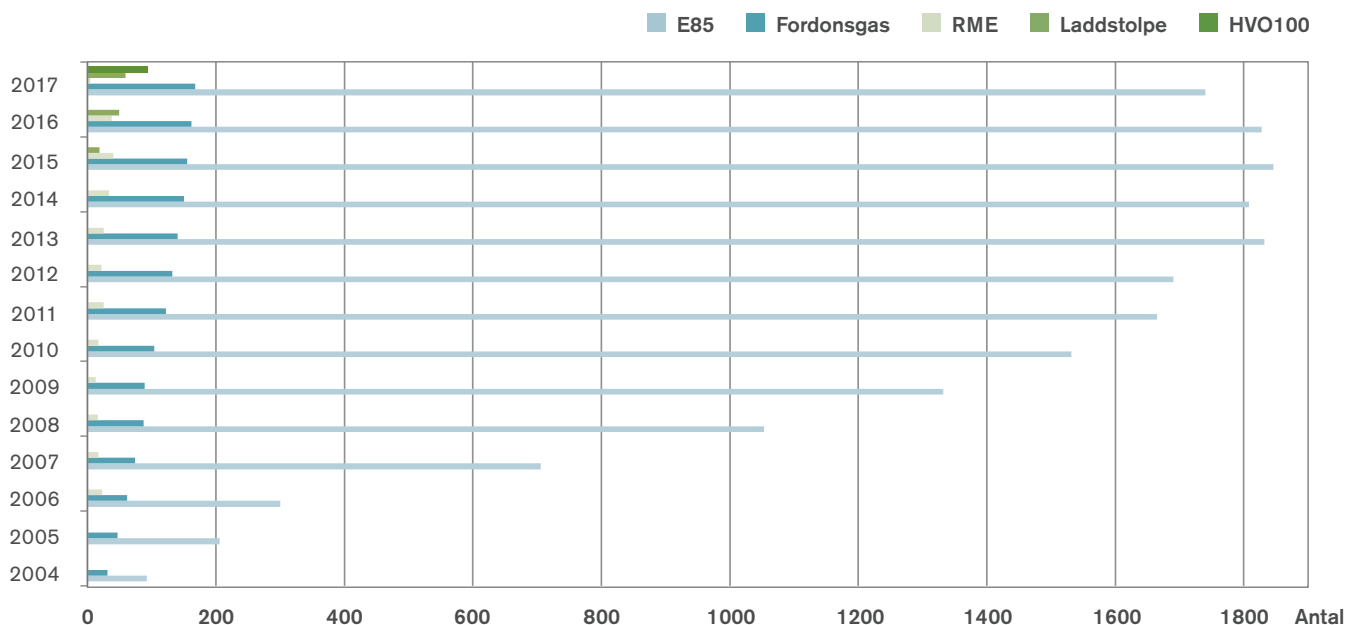
Konsumentpriset på de färdiga produkterna bensin och diesel består i stort av tre element, priset på produkten på världsmarknaden, skatt i form av moms och de två punktskatterna

energiskatt och koldioxidskatt samt den bruttomarginal som drivmedelsleverantörerna behöver för att bedriva verksamheten. På SPBIs 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.

Priset på bensin på världsmarknaden och därmed på den svenska marknaden följde inte fullt ut den historiska bilden av kraftigt stigande priser på sommaren som en följd av den säsongsmässigt

## UTVECKLING AV STATIONSNÄT/PUMPAR FÖR ALTERNATIVA DRIVMEDEL OCH FÖRNYBARA BIODRIVMEDEL

Utöver att tillhandahålla låginblandad bensin och diesel tillhandahåller landets stationer alternativa drivmedel i form av E85, fordonsgas, HVO100 samt laddstolpar.



ökande efterfrågan. Det förde med sig att bensinpriset i hög grad var relaterat till svängningarna i priset på råolja. Året inleddes med ett konsumentpris på 12,87 kr per liter vilket sjönk till årets lägsta pris på 12,07 i slutet på februari. Årets högsta pris kom under årets sista dagar då priset nådde 14,24 kr per liter. Årets genomsnittspris blev 13,20 kr per liter vilket var en liten nedgång i förhållande till 2015 då genomsnittspriset stannade på 13,36 kr per liter. Prisuppsbyggnaden bestod av 2,64 kr per liter i moms, ca 6,0 kr per liter i punktskatter med hänsyn taget till en 5 procentig inblandning av etanol och ca 3 kr per liter i internationellt produktpris. Den teoretiskt framräknade bruttomarginalen blev då 1,42 kr per liter.

Punktskatterna på bensin höjdes 1 januari 2016 med 0,46 kr per liter vilket med moms inräknat och en 5 procentig inblandning av etanol gav en effekt i konsumentledet på 0,61 kr per liter.

För privatkunder på diesel innebar 2016 ett år med en minskning av priset. Årets genomsnitt stannade på 12,66 kr per liter vilket var 0,29 kr per liter lägre än för 2015 då genomsnittspriset blev 12,95 kr per liter. Årets lägsta prisnotering inträffade i mitten av januari på 11,38 kr per liter och årets högsta pris noterades i slutet av oktober på 14,59.

Priset på etanolprodukten E85 steg i förhållande till 2015. Genomsnittspriset blev 10,9 kr per liter vilket var 0,55 kr över föregående år som stannade på 10,42 kr per liter. Skälet till det högre priset var inte bara högre produktkostnad utan även den skatt som regeringen infört på etanoldelen i produkten för att inte bryta mot statsstödsreglerna. Produkten ansågs överkompenserad i slutet av 2015 men med sjunkande pris på råolja under våren stod det klart att skatten var för väl tilltagen och regeringen genomförde en skattesänkning från 1,00 kr per liter till 0,30 kr per liter från och med augusti 2016. Då andelen etanol skiljer mellan sommar och vinter p.g.a. funktionsskäl haltar högsta och lägstaprisjämförelsen men det lägsta priset för året nåddes i september månad då det låg på 991 kr per liter. Årets högsta pris noterades i juni månad på 11,71 kr per liter.

För fordonsgasen var utvecklingen stigande under året och genomsnittspriset hamnade på 16,27 kr per kilogram gas. Lägsta noteringen kom i januari med 15,55 och årets högsta pris noterades i december månad på 17,6.

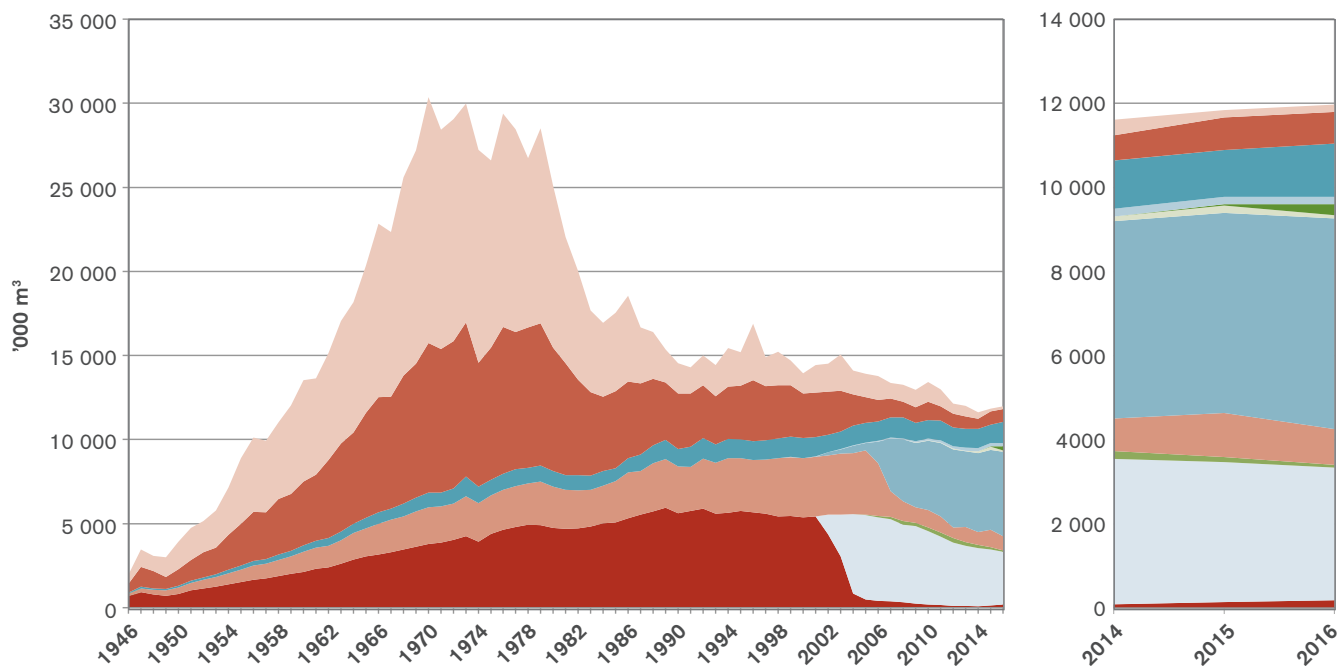
*\*Med konsumentpriser menas det av flera bolag publicerade rekommenderade riktpriiset för bemannad station. Lokala avvikelser förekommer.*



## LEVERANSER AV PETROLEUMPRODUKTER OCH FÖRNYBARA DRIVMEDEL I SVERIGE, LÅNGTIDSSERIE

95 % av all bensin som såldes under 2016 hade låginblandning av etanol/ETBE. 86% av all diesel som såldes hade låginblandning av FAME/HVO, en ökning med 4 % jämfört med 2015. Källa SCB och Energimyndigheten med bearbetning av SCB och SPBI.

■ Eo 2-6, tjockolja   
 ■ Eo1   
 ■ Flygbränsle m.m.   
 ■ Fordonsgas   
 ■ HVO   
 ■ FAME  
■ Diesel låginblandad   
 ■ Diesel   
 ■ E85/ED95   
 ■ Bensin låginblandad   
 ■ Bensin



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

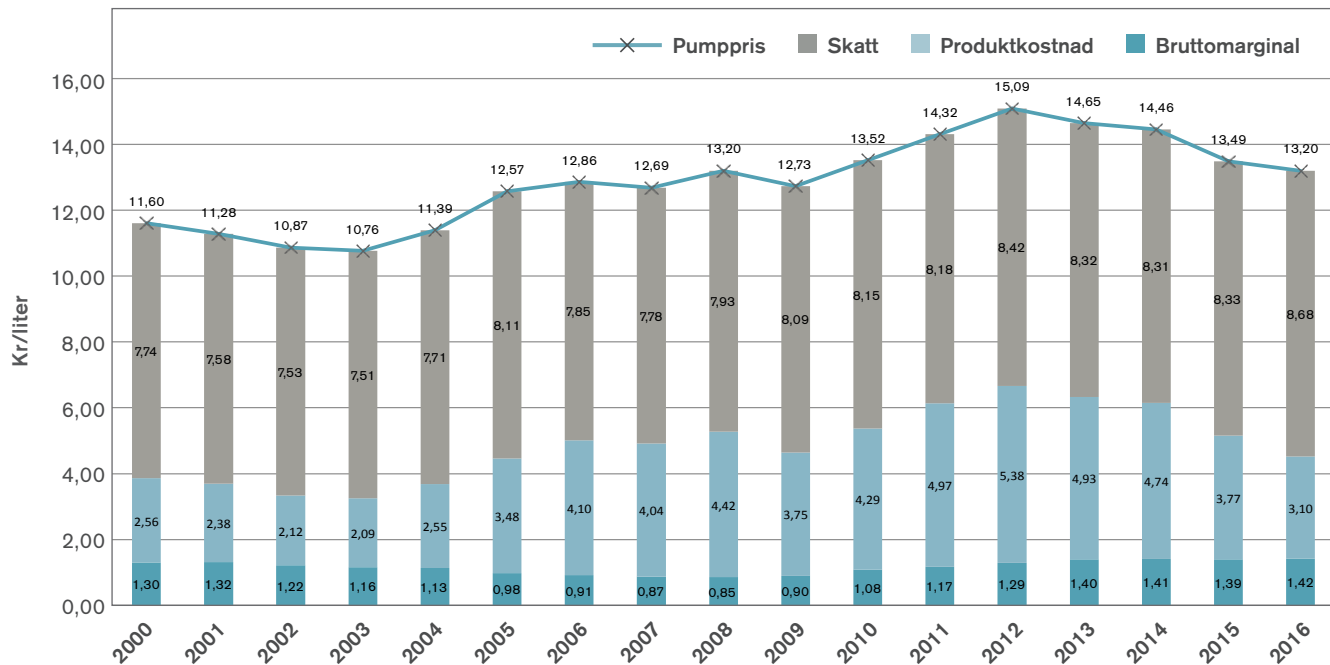
Drivmedel och bränsleleveranserna ökade under 2016 jämfört 2015, Bensinvolymerna fortsätter att minska medan dieselvevolymerna ökar vilket reflekterar förändringen i fordonsflottan. Andelen förnybara drivmedel fortsatte att öka både i form av låginblandning och i ren form.

Källa SCB och Energimyndigheten med bearbetning av SCB och SPBI.

Produktgrupp miljoner m <sup>3</sup>	2016	2015	2014	1990	1970
<b>Motorbensin totalt</b>	3,34	3,47	3,55	5,63	3,78
– därav låginblandad	3,16	3,33	3,46		
<b>E85/ED95</b>	0,07	0,11	0,18		
<b>Diesel totalt</b>	5,86	5,80	5,47	2,78	2,19
– därav låginblandad	5,01	4,76	4,69		
<b>Ren FAME o ren HVO</b>	0,34	0,21	0,11		
<b>Fordonsgas, (bensinekvivalent)</b>	0,18	0,18	0,18		
<b>Flyg-/övriga bränslen och drivmedel</b>	1,27	1,11	1,15	1,05	0,88
<b>Eldningsolja 1</b>	0,75	0,77	0,59	3,30	8,88
<b>Övriga eldningsoljor</b>	0,19	0,18	0,37	1,80	14,64
<b>Summa, miljoner m<sup>3</sup></b>	11,99	11,84	11,61	14,56	30,37
<b>Propan och butan, totalt i miljoner ton</b>	0,3	0,3	0,3	-	-

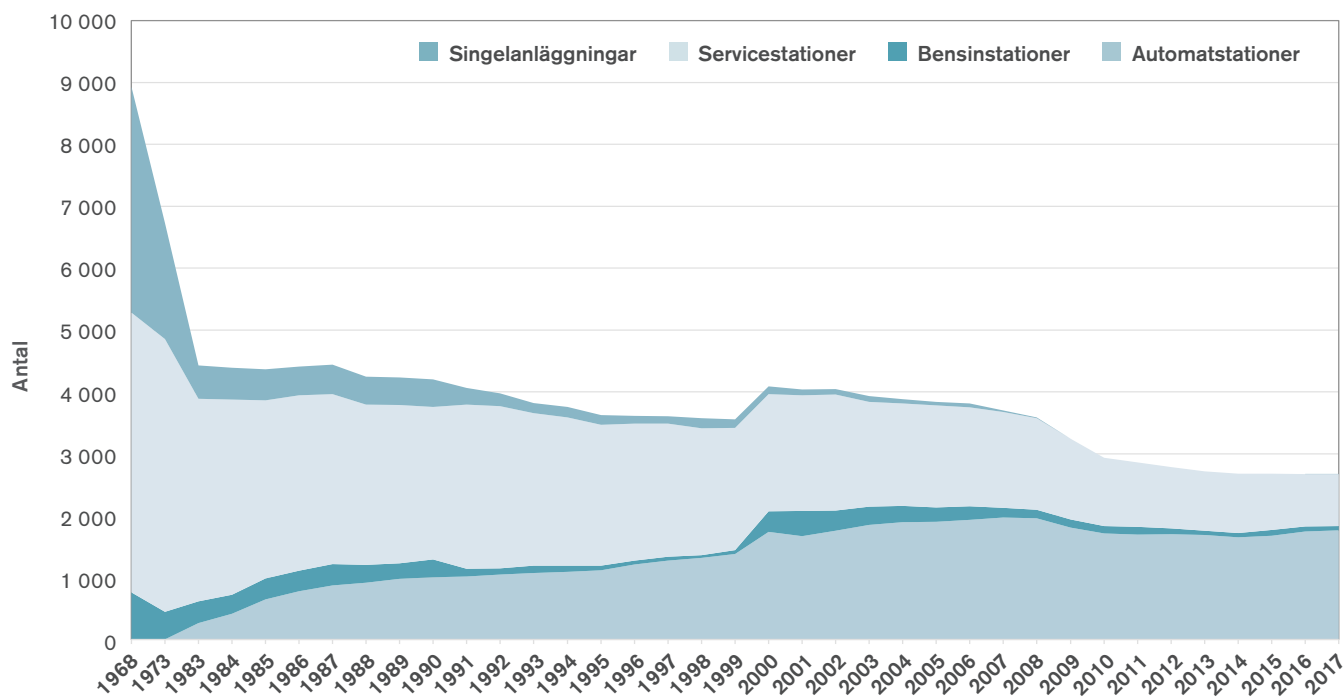
**BENSINPRISER 2000–2016 -95 OKTAN, ÅRSMEDEL TAL I 2016 ÅRS PENNINGVÄRDE**

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



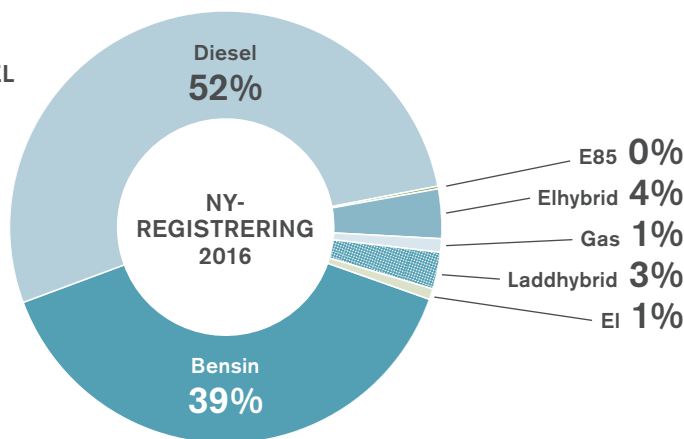
**UTVECKLING STATIONSNÄTET**

Antalet försäljningsställen för drivmedel ligger kvar på samma nivå som för 2016 dvs ca 2 670 stationer. 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 automater fortsätter.



### PERSONBILAR I TRAFIK PER DRIVMEDEL

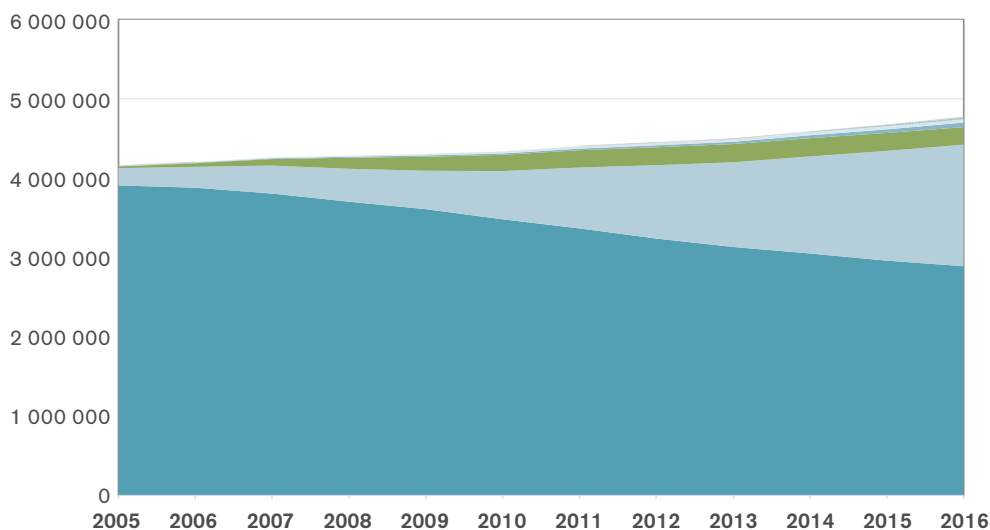
Källa: Trafikanalys/SCB



### NYREGISTRERING PERSONBILAR 2016 PER DRIVMEDEL

91% av 2016 års nyregistreringar var av bilar som drivs med flytande drivmedel. Vid utgången av 2016 fanns 4,8 miljoner personbilar i Sverige av dessa drevs 97% av flytande drivmedel som Bensin, diesel, E85, HVO och FAME.

Källa: Bil Sweden

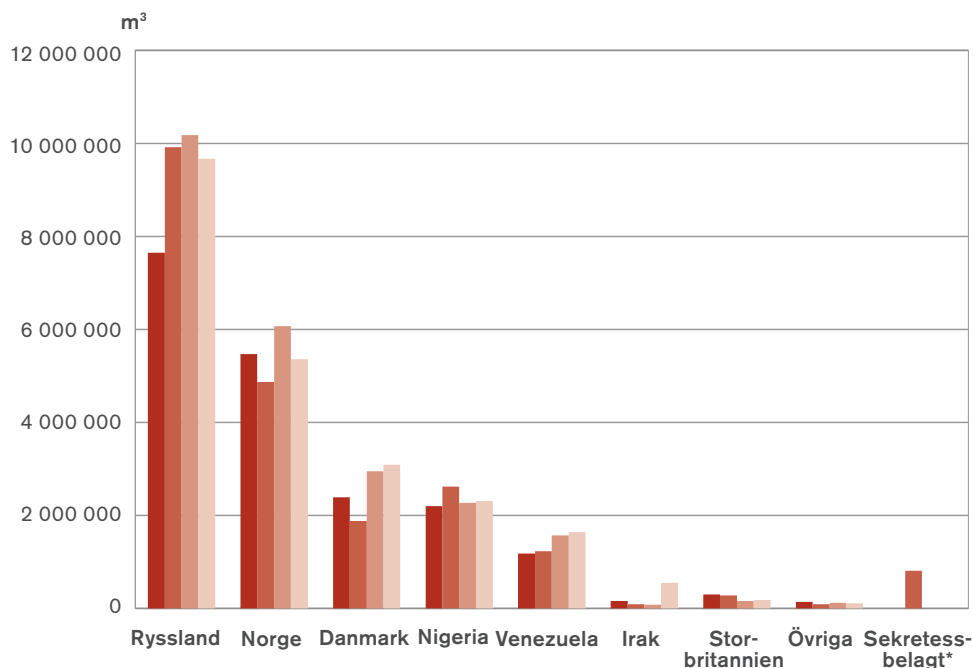


### RÅOLJEIMPORT

Råoljeimporten sjönk från 23 381 155 m<sup>3</sup> under 2015 till 22 894 348 m<sup>3</sup> under 2016. Sverige tar råolja i huvudsak från Ryssland och Nordsjön. \*Från 2014 har SCB sekretessbelagt vissa volymer för att skydda uppgiftslämnaren.

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

- 2013
- 2014
- 2015
- 2016



## Förkortningar

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

## Färgkoder



Produktion: Tomorro<sup>7</sup> Tryck: Ätta45 Foto: Paul Quant





## Medlemmar i SPBI

### LANTMÄNNEN

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

### NESTE AB

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

### 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  
805 95 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: 031-704 80 90

### SHELL AVIATION SWEDEN AB

Gustavslundsvägen 22  
16751 Bromma  
Tel: 08-578 230 50

### SKANDINAVISKA BENSIN AB DIN-X

Drottninggatan 7  
252 21 Helsingborg  
Tel: 042-24 84 00

### St1 REFINERY AB

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

## Närstående bolag

### SPIMFAB

Nybrogatan 11  
114 39 Stockholm  
Tel: 08-663 99 30  
www.spimfab.se

### SLÄCKMEDELSCENTRALEN – SMC AB

Nybrogatan 11 c/o SPBI  
114 39 Stockholm  
Tel: 08-667 09 25

## Källor och uppgifter

International Energy Agency: "Oil Market Report"

International Energy Agency:s  
"World Energy Outlook 2010-2016"

Renewable Fuels Association "2016 ethanol industry outlook"

Nordea e-markets

BP Statistical Review of World Energy

SCB, Statistiska Centralbyrån

OPEC Bulletin

EIA

Fuels Europe Annual Review 2016

FO Lights

www.spbi.se

www.spimfab.se

www.regeringen.se

www.europarl.europa.eu

www.eia.dov.gov

www.sweden.gov.se

www.trafikverket.se

www.energigas.se



Ulf Svahn  
VD



Göran Lindell  
BITRÄDANDE  
DIREKTÖR OCH VD  
SPIMFAB



Ebba Tamm  
PRODUKT- OCH  
MILJÖSPECIALIST



Per Brännström  
VD SMC OCH  
HMS-ANSVARIG



Sofie Quant  
KOMMUNIKATIONSCHEF



Anne Öberg  
ADMINISTRATIV ASSISTENT