

## DEN SVENSKA DIESELMARKNADEN

### Sammanfattning

EUs bränsleskattedirektiv framhåller vikten av konkurrens och en fri inre marknad.

Svensk dieselbeskattning har medfört att endast en dieselkvalitet, MK1, säljs på den svenska marknaden. Produktionen av MK1 kräver omfattande investeringar i raffinaderisektorn. Oklarheter om hur länge Sverige ska behålla sin skattereduktion för MK1, den begränsade storleken på den svenska dieselmärknaden och den goda tillväxten på den europeiska dieselmärknaden har medfört att Europas raffinaderiindustri valt att inte investera för MK1-produktion. I tillägg har studier från Concawe visat att en övergång till en kvalitet liknande den svenska MK1 diesel för samtliga raffinaderier i Europa skulle öka de totala koldioxidutsläppen med ca 9,2 miljoner ton CO2 netto<sup>1</sup>. Ett tyskt raffinaderi har också valt att gå ur MK1-märknaden. Totalt är det därför idag bara fem raffinaderier ägda av fyra företag som säljer diesel till detaljistledet.

Av de fyra producerande bolagen är tre också verksamma i detaljistledet. Ett företag, som svarar för knappt 50 % av den totala produktionen av MK1, har således en knapp tredjedel av dieselmärknaden till slutkund. Det faktum att MK1 diesel är mindre konkurrensutsatt, i en marknad där efterfrågan stigit kraftigt, har medfört stigande priser på den svenska specialkvaliteten. Bedömningen är att de svenska konsumenterna i dagsläget får betala ca 30 öre högre pris för diesel än vad priset skulle vara för den svavelfria europadieseln om den hade likartad skatt som MK1 dieseln har idag.

Statoil menar att den svenska dieselbeskattningen, som ensidigt gynnar en kvalitet som endast finns i Sverige, hämmar konkurrensen. Den svenska beskattningen stänger ute konkurrerande dieselkvaliteter, bland annat den svavelfria europadieseln, som från 1.1 2009 blir standardkvalitet i hela EU. Beskattningen är därför inte i enlighet med kraven i direktiv 2003/96/EG på konkurrens och värnande om den inre märknaden.

### Vad är MK1 diesel

År 1991 introducerade Sverige världens första svavelfria dieselkvalitet, MK1. MK1 var avsedd för trafik i storstadsområdena medan mindre tätbefolkade områden rekommenderades köra på traditionell diesel. MK1 var alltså en nischprodukt avsedd för en mycket begränsad marknad.

Den skattegynnade MK1 dieseln kom snabbt att konkurrera ut de andra kvaliteterna MK2 och MK3. Sedan flera år säljs bara MK1 på den svenska märknaden. Sedan den 1.1 2008 är skattskillnaden till MK2 är 25,3 öre och till MK3 38,6 öre.

Sverige har i internationella sammanhang arbetat för att svavelfri diesel ska bli standard. Sedan några år finns också en europeisk svavelfri diesel och från 1.1 2009 ska all diesel som säljs inom EU vara svavelfri. Inget annat land har dock valt att introducera den svenska nischprodukten MK1.

### Produktion av diesel för svensk marknad

Sverige svarar idag för ca 3 procent av den totala europeiska dieselmärknaden. Efterfrågan växer dock snabbt. Under de sista månaderna av år 2007 gick dieselförsäljningen för första gången om bensinförsäljningen i Sverige.

MK1 produceras idag i totalt fem raffinaderier belägna i Sverige, Finland och Danmark. Två svenska raffinaderier ägs av Preem som också har detaljstförsäljning och ett raffinaderi ägs av

<sup>1</sup> Concawe Report 7/05

Shell som också är verksamt i detaljistledet. Näst största producent av MK1 är finska Neste, som inte har någon detaljförsäljning i Sverige. Slutligen har StatoilHydrokoncernen ett raffinaderi i Danmark som producerar delar av den diesel, som säljs av koncernens svenska bolag. Ett tyskt raffinaderi som tidigare producerade MK1 har sedan några år valt att gå ur den svenska marknaden.

Senast tillgängliga statistik<sup>2</sup> visar att ett Preem producerar nära hälften av all diesel som säljs i Sverige. Preems dominerande andel har stärkts ytterligare under det senaste året i takt med att företaget byggt ut sin produktionskapacitet.

Företag	Produktionsandel	Marknadsandel
Preem	47	31
Shell	21	19
Neste	21	..
Statoil	12	20
Hydro	..	15
OK/Q8	..	14
Övriga	..	1

Den växande svenska dieselmärknaden har gjort att alla dieselförsäljare utom Preem är beroende av att köpa MK1 på marknaden, där det alltså idag endast finns två nettosäljare, Preem och Neste. Den samlade produktionen av MK1 ligger hela tiden mycket nära efterfrågetaket, vilket innebär att allt som produceras kan säljas på en drivmedelsmarknad där tillgång till diesel är en allt viktigare konkurrensfaktor. Sveriges ensidiga gynnade av MK1 skapar alltså konkurrensproblem både i raffinaderisektorn och i detaljistledet.

### Inträdeshinder

Det finns en rad förklaringar till att inte fler raffinaderier producerar för den svenska marknaden. Viktigast torde vara den *politiska osäkerhet* som rått ända sedan det svenska EU-inträdet om MK1 dieseln framtid. Eftersom inget annat land valt att introducera den svenska kvaliteten är situationen på den förhållandevis begränsade svenska marknaden avgörande. Då MK1 är dyrare att producera än annan likvärdig diesel är produkten beroende av någon form av skattereduktion eller annat stöd för att behålla en plats på marknaden.

I samband med inträdesförhandlingarna till EU fick Sverige en tidsbegränsad rätt att behålla skattesubventionen av MK1. I samband med bränsleskattedirektivet 2003/96/EG införande öppnades möjligheter för skattedifferentiering pga. skillnader i produktkvalitet. Sverige har utnyttjat den möjligheten och behållit tre skatteklasser för diesel; MK1, MK2 och MK3, var och en med väl avgränsade specifikationer.

När nya dieselbränslen tagits fram har två alternativ stått tillbuds för klassificeringen. Antingen har myndigheterna ändrat specifikationen; så gjordes för att möjliggöra introduktionen av låginblandning av biodiesel (FAME) på den svenska marknaden år 2006. Den andra möjligheten har varit att lägga in ett nytt bränsle i vad som ansetts vara den mest likartade skatteklassen. Så har skett med svavelfri europadiesel. Hade klassificeringen gjorts utifrån svavelhalten i bränslet skulle

<sup>2</sup> Enligt uppgift från SPI 2006

MK1-beskattning ha gällt. Nu valdes istället att klassificera utifrån aromathalt, vilket innebar en MK3-beskattning. Från myndigheternas sida har ingen motivering till klassificeringen getts, vilket gör att ett visst godtycke inte kan uteslutas.

Den *begränsade storleken* på den svenska dieselmärknaden är en annan faktor som bidragit till att bara fem av norra Europas 25 raffinaderier tillverkar MK1-bränsle. Storleken på marknaden är också till en del avhängig politiska beslut. Bensinbilen gynnades tidigare skattemässigt på dieselbilens bekostnad. Sedan skevheten i fordonsbeskattningen i någon mån rättats till växer också marknaden. Med en snabbt växande europeisk marknad för standardkvaliteten svavelfri europadiesel torde dock även framöver den svenska marknaden vara alltför begränsad i storlek och för politiskt utsatt för att motivera investeringar i MK1-kapacitet hos nya aktörer.

Till detta kommer att raffinaderinäringen är obenägen att satsa på MK1 eftersom produktionen ger upphov till *högre CO2 utsläpp* än produktion av svavelfri europadiesel. Beräkningar visar att en övergång i hela Europa till en avaromatiserad diesel av svensk typ skulle öka raffinaderisektorns totala CO2 utsläpp med 10 procent<sup>3</sup>.

### **Prisbilden**

När MK1 bränslet introducerades gav skattereduktionen raffinaderierna möjlighet att få täckning för sina investeringskostnader. Idag innebär dock skattesubventionen en överkompensation i storleksordningen 20-25 öre.

Eftersom det bara finns två nettosäljare i raffinaderiledet och eftersom produktionen ligger precis i linje eller strax under efterfrågan har prisutvecklingen varit gynnsam för raffinaderisektorn. I motsvarande grad ligger dieselpriserna ut till konsument ca 30 öre för högt, jämfört med om de säljande drivmedelsbolagen kunde köpa in konkurrerande kvantiteter med samma skattesats. Från en konsumentutgångspunkt är det också viktigt att påpeka att svavelfri europadiesel ger mellan ca tre procents lägre bränsleförbrukning än MK1 pga högre energiinnehåll.

Den för konsumenterna ogynnsamma prisbilden beror på en bristande konkurrens som helt kan förklaras med den svenska skattedifferentieringen. Den är således inte i enlighet med bränsleskattedirektivets intentioner. Att den europeiska svavelfria standarddieseln inte kan säljas i Sverige underminerar vidare den inre marknaden. Detta, tillsammans med den godtyckliga tolkningen av begreppet produktkvalitet, gör att svensk dieselbeskattning enligt Statoils uppfattning, inte är förenlig med direktivet 2003/96/EG och därför omgående måste förändras.

Klimatet, kunderna och konkurrensen skulle bli de stora vinnarna.

<sup>3</sup> *Concawe Report 7/05*