



Svavelfri europadiesel

STATOIL

Sammanfattning

Under de senaste åren har dieselförbrukningen i Sverige stigit och med en kraftigt ökande dieselmotorsförsäljning och en förbättrad konjunktur beräknas volymtillväxten fortsätta. Från att diesel nästan enbart förbrukas av tung trafik har diesel under de senaste åren blivit ett alltmer populärt bränsle för personbilar. Förnyelsen av bilparken går i rask takt och diesel är idag det mest populära alternativet när det gäller nya personbilar. I maj var 60,5% av nybilsregistreringarna moderna dieslbilar och totalt under 2010 var 51,0% av totala antalet nyregistrerade personbilar moderna dieslbilar¹. Av Sveriges totalt ca 4,3 miljoner personbilar är merparten bensinbilar. Ca 670 000² personbilar är dieseldrivna. Av det totala antalet dieseldrivna personbilar, var 2010 ca 75%, av typ Euro IV eller bättre dvs nya och moderna. Ser man till körsträckor så står dessa för ca 77%³ av personbilsdieslarnas totala körsträckorna. Sverige har alltså en mycket modern bilpark om vi ser till dieseldrivna personbilar. För en moderna personbilsdiesel finns i princip inga skillnaderna i utsläpp.

Det har framförts argument för att den svenska fordonsparken på grund av sin ålder ger för höga emissioner för att europakvaliteten för diesel ska kunna motiveras. Men de fordon som körs mest är också de nyaste och moderna så att låta en liten del av bilparken som kör begränsade sträckor styra hela beskattningen är inte rimligt. 2010 var totalt sett 60% av alla fordon (personbilar, tung lastbil, lätt lastbil samt buss) moderna dvs av typen Euro IV eller bättre. Tillsammans stod dessa för 64% av alla körsträckor. Jämför vi den siffran med hur det såg ut 2006 kan vi se att den svenska fordonsparken förnyas i snabb takt. Jämför vi med hur det såg ut då så var 19% av alla fordon av Euro IV eller bättre och dessa stod för 15% av körsträckorna.

All diesel som säljs på den svenska marknaden är av MK1-typ. MK1 har funnits på den svenska marknaden sedan början av 90-talet och var en unik produkt då den infördes. Den var svavelfri (max 10 ppm svavel) vilket ger en avgörande miljöfördel. Vid den tidpunkten kunde den europeiska dieselkvaliteten innehålla upp till 1000 ppm svavel. Idag är all diesel inom EU svavelfri och standard i hela Europa. I tillägg är den energieffektivare vilket innebär att bränsleförbrukningen minskar med ca 3% om man kör på en svavelfri europadiesel. Men den svavelfria europadieseln kan inte säljas i Sverige eftersom den beskattas med 40 öre högre per liter (50 öre inklusive moms). Det betyder att alla dieslbilar inom Europa – utom de svenska – kör på en svavelfri europadiesel.

Statoil menar att nuvarande skatteskillnad mellan MK1 och svavelfri europadiesel inte anpassats efter den utveckling som skett av det europeiska dieselbränslet och de framsteg som gjorts av fordonsparken. Ej heller när det gäller utvecklingen mot alltmer förnybara dieselalternativ. Sett i det sammanhanget gör det nuvarande skatteskillnad ännu svårare att förstå. En miljöklassificering av bränsle borde göra skillnad mellan förnybart och fossilt istället för att som idag hålla fast vid en skatteskillnad mellan två i princip likartade fossila dieselalternativ.

Vi menar därför att dieselskatten för fossila dieselbränslen måste harmoniseras så att den mer energieffektivare svavelfri europadieseln, som är standard inom hela EU, också kan säljas på den svenska marknaden till konkurrenskraftiga villkor.

Två finansministrar i rad – Anders Borg och Pär Nuder – har lovat riksdagen att se över dieselbeskattningen när EU:s bränsledirektiv blir klart och när kvaliteterna närmat sig varandra. Där är vi nu och frågan ligger på regeringens bord. Vi menar att det är dags att riva skattemuren för svavelfri europadiesel.

¹ Bilsweden

² Trafikanalys

Dieselskvaliteter

Den svenska skattelagstiftningen tar sedan 1991 upp tre dieselskvaliteter MK1, MK2 och MK3. I praktiken finns dock endast MK1 diesel på den svenska marknaden. Trots förbättringar som skett av den europeiska kvaliteten har den placerats i skatteklass 3. Skatteskillnaden har omöjliggjort introduktion av standardkvaliteten svavelfri europadiesel och Sverige, med tre procent av den totala europeiska dieselmärknaden har bibehållit ett eget dieselbränsle, som inte vunnit marknadens gillande i något annat medlemsland. När förhandlingarna om att förbättra den europeiska dieselskvaliteten förts har frågan om att införa en dieselspecifikation liknande den svenska diskuterats. Den samlade meningen inom EU har dock varit att den svenska MK1 kvaliteten inte ger sådana kvalitativa vinster att det skulle motivera de ökade CO₂-utsläpp som skulle bli följden om all europeisk diesel skulle raffineras till MK1-kvalitet.⁴

EU:s reviderade bränsledirektiv

EU:s bränslekvalitetsdirektiv har harmoniserats och har öppnar för en ökning upp till sju procent låginblandning av biodrivmedel i diesel. För att göra det möjligt inom ramen för nuvarande svenska miljöklasssystemet har specifikationen behövt ändras så att kokpunkten för MK1 höjs från 320 till 340 och densiteten ökar från 820 till 830. Det innebär ett ytterligare närmande mellan MK1 och svavelfri europadiesel. I tillägg har ytterligare en minskning av aromathalten gjorts för den svavelfria europadieseln.

Specifikationer, diesel med 7 % FAME	Miljöklasser		
	MK1	MK2	MK3
Destillation - Begynnelsekokpunkt, lägst C - Vid 95% destillat, högst C	180 (320) 340	180 320	- 360
Aromatiska kolväten volymhalt % ¹	5	20	-
Aromatiska kolväten, högst volymhalt % ²	Inte mätbar	0,1	-
Polycykliska aromatiska kolväten, högst masshalt % ³	-	-	(11) 8
Svavel, högst mg/kg	10	10	10
Densitet vid 15°C högst	(820) 830	830	845
Skatt (kr/m ³) 1.1 2010	4335	4597	4735

1. Mono-och diaromater (ej bensen). 2. Triaromater och högre. 3. Diaromater och högre

Skatter

Skatteskillnaden var till och med utgången av år 2007 56,3 öre. Efter beslut i riksdagen i december 2007 minskade skatteskillnaden till med 20 öre till 38,6 öre från och med 1 januari 2008. Från 1.1 2010 är skatteskillnaden mellan en svavelfri europadiesel och en svensk MK1 diesel 40,0 öre per liter.⁵ Den minskade skillnaden uppnåddes genom att skatten på MK1, den enda kvalitet som används i Sverige höjdes. Regeringen redovisade i sin proposition fyra anledningar till skatteförändringen. För det första skulle skatteökningen på MK1 hålla nere förbrukningen. För det andra skulle en minskad skatteskillnad ge ökad pris konkurrens och kompensera för minskade skillnader i

⁴ Concawe report 7/05

⁵ På grund av indexering har skatteskillnaden mellan MK1 och svavelfri europadiesel ökat från 2008 till svavelfri europadieseln nackdel.

miljökvalitet. Slutligen skulle en minskad skatteskillnad mellan MK1 och svavelfri europadiesel kompensera för skillnaden i tillverkningskostnad mellan MK1 och svavelfri europadiesel. Av de framförda skälen var då endast ”minskade skillnader i miljökvalitet” som kunde motivera en skattedifferens eftersom det vid den tidpunkten även fanns en europadiesel med 50 ppm svavel. De argument som fördes fram då mot en utjämning av skattesatserna mellan MK1 och MK3 avsåg också en MK3-klassad europadiesel med max 50 ppm svavel, inte den nu gällande europeiska svavelfria standardieseln med max 10 ppm svavel.

En omotiverad skatteskillnad på 40 öre (50 öre inkl moms) fortsätter därför att utgöra ett handelshinder för den svavelfria europadieseln. Så länge kvaliteten hålls ut från den svenska marknaden uppnås heller ingen verklig priskonkurrens på diesel.

Därför är svavelfri europadiesel ett klimatmässigt bättre alternativ:

- Produktionsprocessen genererar totalt lägre koldioxidutsläpp
- Mer energieffektiv än MK1 gör att bränsleförbrukningen blir något lägre
- Lämpar sig också bättre för inblandning av förnybara biodrivmedel.

Den svavelfria europadieseln är mer energieffektiv och ger ca 3 procent lägre bränsleförbrukning jämfört med en MK1 diesel. Idag tillverkas den svenska MK1 dieseln endast av fem raffinaderier i hela världen medan den svavelfria europadieseln, som är standardprodukt inom EU, tillverkas av ett tjugofemtal raffinaderier i Europa. Om vi kunde handla på en europeisk marknad med många konkurrerande raffinaderier skulle det, vid samma skatt som MK1, innebära ett konkurrentkraftigare dieselpris.

Hur kommer det sig då att skatten fortfarande är högre på svavelfri europadiesel än på MK1?

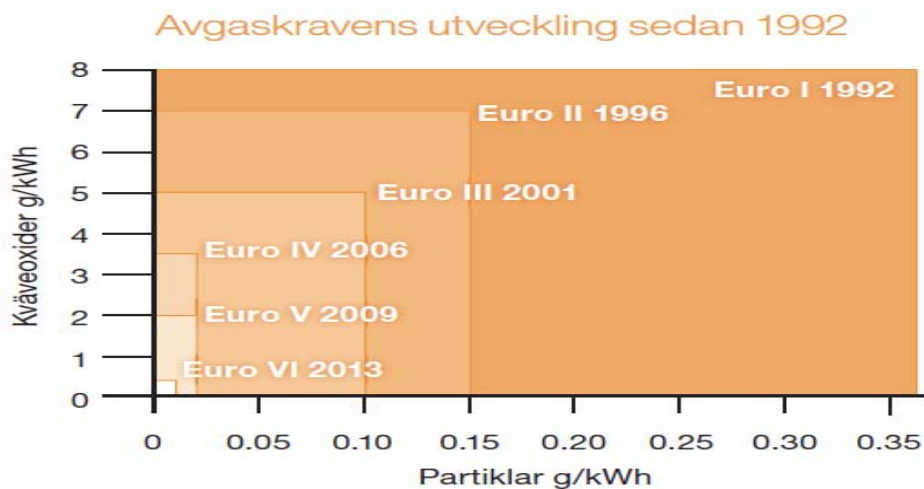
Det främsta argumentet vi får höra handlar om partikelutsläpp från äldre bilar och från arbetsmaskiner. För en tung orenad dieselmotor finns visserligen mindre skillnader i lokala emissioner mellan en bil som körs på MK1 diesel och en som körs på den högre beskattade svavelfria europadieseln.⁶ Men den klimatmedvetna får en lägre bränsleförbrukning och därmed mindre utsläpp av koldioxid genom att använda MK3-klassad svavelfri europadiesel, medan utsläppen av kväveoxid är något lägre för den som väljer MK1-körning. När det gäller tunga orenade motorer så kan varken MK1-diesel eller MK3-klassad svavelfri europadiesel alltså sägas vara mer miljö- eller hälsovänlig än den andra. Skillnaderna mellan de två kvaliteterna är helt enkelt för små för att det ska motivera skilda miljöklasser och därmed så stor skatteskillnad. Storförbrukarna som kör långt och mycket har moderna bilar med förbättrad avgasrening. För dem är den svavelfria europadieseln en miljöbonus genom sin högre effektivitet. Men fordonsbranschen har varit framgångsrik när det gäller att utveckla motorteknologi. Så den fördel som bränslet hade på 90-talet har vi redan dragit nytta av.

Framgångsrik utveckling av motorteknologi

Problemet med partikelutsläpp från dieslbilar är generellt, Diesel, oavsett om det är miljöklass 1 diesel eller svavelfri europadiesel, genererar mer partiklar än bensin. En rad ansträngningar har gjorts

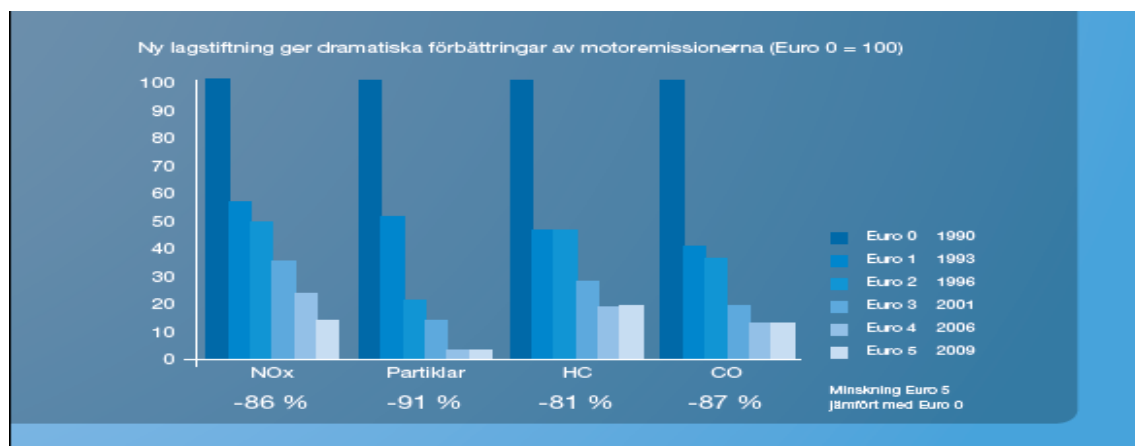
⁶ AVL MTC test Emissioner från en tung motor utan avgasrening

för att komma till rätta med dieselns nackdelar. Den kanske viktigaste åtgärden har varit att reglera utsläppen från bilarna genom en successivt skärpt EU-lagstiftning av bilarnas utsläppsemissioner, vilket framgår av nedanstående bild.



Källa: Bilsweden, Bilbranschen just nu nr 3 2009

Utvecklingen av motorer till tunga fordon i syfte att minska luftföroreningarna har gått snabbt och varit mycket framgångsrik. Jämfört med år 1990, dvs. tidpunkten för införandet av MK1, så har utvecklingen av motorteknologin medfört en minskning av partikelutsläppen med 91 % se bild nedan.



Källa: Källa : Bilsweden, Bilbranschen just nu nr 2 2008

För nya motorer med modern avgasreningsteknik finns det inte längre några skillnader i emissioner om man kör på en svavelfri europadiesel eller en svensk MK1 diesel.⁷ Den snabba ökningen i nybilsförsäljningen av dieslbilar medför dock att andelen gamla dieslbilar minskar snabbt.

⁷ Concawe report 02/05

De arbetsmaskiner som används mest är också de nyaste

Precis som när det gäller bilar, så är de arbetsfordon som används mest av modernt, energieffektivt snitt. I en studie från 2006⁸ om arbetsmaskiner bränsleförbrukning estimerades dieselanvändningen till 24 % av den totala dieselanvändningen. Ca hälften förbrukades av arbetsmaskiner äldre än 7 år vilka endast står för 3 % av den totala bränsleförbrukningen för arbetsmaskiner. Många fungerar ofta som reservfordon (merparten av dessa är traktorer som används inom jordbrukssektorn). Vi anser att dieselanvändning för arbetsfordon inte rimligen få avgöra hela miljöklassningsfrågan. Om gamla arbetsfordon ses som ett miljöproblem är det mer rimligt att skapa ett system som stöttar eftermontering av partikelfilter på dessa fordon. För arbetsmaskiner och äldre fordon finns det fortfarande möjlighet för något annat bolag att sälja MK1. Det skulle ge ytterligare ökad konkurrens på marknaden till nytta för kunderna.

⁸ SLU 2006 "A methodology for estimating annual fuel consumption and emissions from non-road mobile machinery