



PASSA  
PÅ!

Kom  
3% längre!

## Hur länge ska Sverige ligga steget efter?

I Sverige har vi en egen diesel, MK1. Den introducerades för snart tjugo år sedan och var då världens första svavelfria diesel.

Idag är all diesel inom EU svavelfri, men i Sverige har vi fortfarande kvar 1991 års MK1-diesel. Den är tre procent mindre energieffektiv och den ger totalt sett högre utsläpp av koldioxid. På Statoil vill vi bidra till att riva den skattemur som skyddar MK1. Sedan är det du som kund som ska välja vilken diesel du vill köra på.

Vill du veta mer så gå in på [www.svavelfrieuropadiesel.nu](http://www.svavelfrieuropadiesel.nu). Där kan du också skriva under vårt upprop för svavelfri europadiesel.

## Alla tjänar på svavelfri europadiesel.

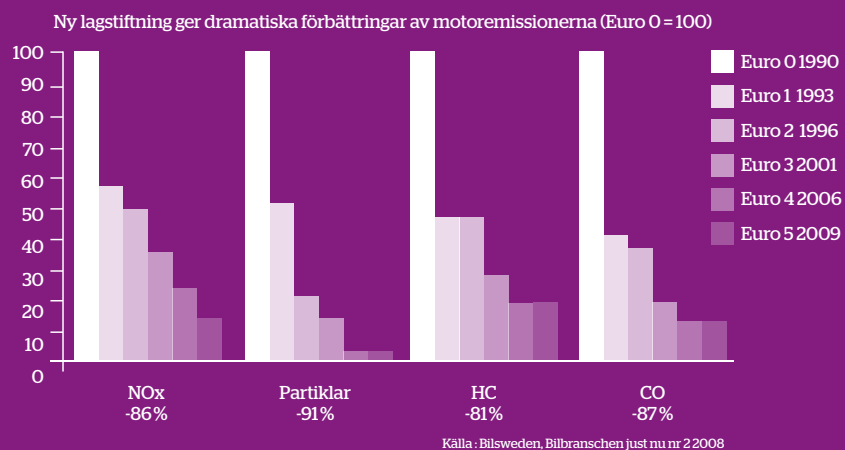
En unik dieselkvalitet för en liten marknad driver upp priserna. Av Europas alla raffinaderier är det bara fem som tillverkar MK1.

Produktionskostnaden för att tillverka en liter MK1 är ungefär 10 öre högre än det kostar att tillverka svavelfri europadiesel. Men skatten på svavelfri europadiesel är 40 öre högre (50 öre inklusive moms).

Med samma skatt på svavelfri europadiesel som på MK1 skulle därför dieselpriserna kunna sänkas. Det skulle vara möjligt eftersom vi skulle spara i produktionskostnad samt köpa på en mer konkurrensutsatt marknad. Som kund skulle du spara pengar både på lägre priser och lägre förbrukning.

## Drivmedel är inte längre den största miljöboven.

Svavelfri diesel är viktigt för miljön. Därför är all diesel inom EU svavelfri sedan 2009. Gemensamma europeiska regler har också gett oss fordon med högre krav på avgasrening. Med en Euro 5-motor är partikelutsläppen 91 procent lägre än med en Euro 0-motor. Bättre avgasrening och bättre drivmedel gör att vägtrafikens partikelalstring nu framförallt sker via däck och vägbanor. Därmed har det viktigaste argumentet för att vi ska hålla fast vid MK1 försvunnit.

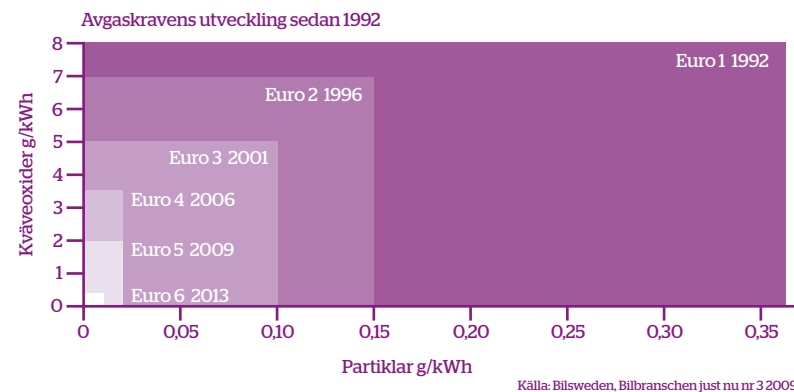


MED SVAVELFRI EUROPADIESEL MINSKAR UTSLÄPPEN AV CO2

## Varför ska bara vissa kunna tanka svavelfri europadiesel?

Enligt beräkningar från Sveriges Åkeriföretag har fyra av tio långträdare på E4:an svavelfri europadiesel i tankarna. Det snedvrider konkurrensen mellan den som kan tanka utomlands och den som bara kan tanka här hemma.

För miljön vore det bättre om alla moderna bilar och långträdare körde på svavelfri europadiesel, eftersom den totalt sett ger mindre CO2-utsläpp.



Sverige har en gammal bilpark, men oftast är de fordon som körs långa sträckor och används ofta av nyare årsmodell. Det är en fråga om bränsleförbrukning och driftssäkerhet. Gamla orenade motorer finns därför kvar framförallt bland arbetsmaskiner och som reservfordon inom lant-bruket. De tankar oftast i egna anläggningar och för dem kan MK1 vara ett bättre bränsle än svavelfri europadiesel.

MED SVAVELFRI EUROPADIESEL MINSKAR FÖRBRUKNINGEN MED TRE PROCENT

## Varför är det högre skatt på svavelfri europadiesel?

Vi menar att skattelagstiftningen släpar efter. Tidigare var MK1 svavelfri (högst 10 ppm svavel) men europadieseln kunde innehålla ända upp till 1000 ppm svavel. Idag är all diesel som säljs inom Europa svavelfri.

## Varför säger ni att svavelfri europadiesel är den bästa dieseln?

Det är den diesel som säljs i övriga Europa med goda egenskaper. Den minskar din förbrukning och därmed dina CO2-utsläpp. Som standardprodukt är den också enklare att låginblanda biodrivmedel i.

## Hur mycket CO2 skulle vi spara om alla körde på svavelfri europadiesel?

Med dagens bilpark skulle vi spara ca 400 000 ton per år. Eftersom fler och fler köper dieslbilar är det en siffra som snabbt ökar.

## Vilken diesel ger mest partikelutsläpp?

Partikelutsläppen beror dels på dieseln, dels på fordonet. Ett modernt fordon med avgasrening ger samma låga utsläpp oavsett vilken svavelfri diesel du tankar. För en äldre motor, t ex en orenad Euro 3, ger MK1 mindre partikelmassa men samtidigt fler ultrafina partiklar. I gamla orenade arbetsmaskiner är MK1 ett bättre bränsle, men ännu bättre vore att eftermontera ett partikelfilter. Efter det kan du använda vilket svavelfritt bränsle som helst.

## Hur mycket av den totala dieselanvändningen går till arbetsmaskiner?

Statistiken är bristfällig, men en utredning från 2006 pekar på 24 procent. Men de riktigt gamla orenade maskinerna svarar bara för tre procent av förbrukningen. De tre procenten kan inte få styra hela dieselmarknaden!

## Tillåter EU att vi stänger ute den diesel som man kör på i övriga Europa?

EU:s bränsleskattedirektiv tillåter att man har skilda skattesatser för olika kvaliteter. Eftersom det är en skillnad i halten av aromatiska kolväten mellan de två bränslena har bedömningen tidigare varit att skatteskillnaden är möjlig. Med de nya reglerna som medger ökad inblandning av biodrivmedel och när aromathalter för svavelfri europadiesel har skärpts så närmar sig drivmedlen varandra ännu mer och skatteskillnaden framstår därför som alltmer omotiverad.

## Varför tar ni upp den här frågan nu?

Vi har arbetat för att få svavelfri europadiesel i flera år och faktiskt lyckats minska skattegapet något. Nu har vi ett nytt europeiskt bränsledirektiv, som gör att låginblandningen av biodrivmedel i dieseln ska öka från fem till sju procent. Ska det vara tekniskt möjligt måste den svenska MK1-dieseln göras ännu mer lik den svavelfria europadieseln. Med allt mindre skillnad i produktkvalitet, blir skatteskillnaden ännu mer orimlig.

## Vad säger politikerna om det?

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 det är därför dags att riva skattemuren för svavelfri europadiesel.

## Om Sveriges diesel är bättre varför kör resten av EU inte på vår MK1?

Sverige har försökt få MK1 som europastandard för diesel. Inom EU menar man att MK1 inte ger sådana fördelar att det skulle motivera de ökade CO2-utsläpp som skulle bli följderna om all europeisk diesel skulle raffinerats till MK1-kvalitet.

## **Svavelfri europadiesel ger dig:**

- Minskad förbrukning och därmed ökad konkurrenskraft.
- Lägre CO2-utsläpp.
- Lägre dieselpriis vid samma skatt som MK1.

Hjälp oss riva skattemuren för svavelfri europadiesel – gå in på [www.svavelfrieuropadiesel.nu](http://www.svavelfrieuropadiesel.nu) och skriv under vårt upprop.



**STATOIL**