



OM PREEM

Preem är ett svenskt företag som har sin huvudsakliga marknad i Sverige och därför sker också våra investeringar här – vilket ger arbetstillfällen och bidrar till att Sverige ligger i framkant inom gröna drivmedel. Det senaste exemplet är Preems investering på 600 MSEK i en talloljebaserad standarddiesel tillsammans med Sveaskog och Södra – en diesel med 20 procent förnybara råvaror som ger 16 procent lägre koldioxidutsläpp. Evolution Diesel introducerades på 366 Preem-stationer i april 2011. Preem investerar löpande cirka en miljard kronor om året i svensk drivmedelsproduktion och utveckling. Som stor drivmedelsaktör är vi beroende av långsiktiga spelregler i miljö- och skatteperspektiven. Preem vill fortsätta stå för en positiv drivmedelsutveckling i Sverige.

LÄS MER OM OSS OCH VÅRA SATSNINGAR: WWW.PREEM.SE

FRÅGOR & SVAR OM SVENSK DIESEL MILJÖKLASS 1 OCH EUROPADIESEL MILJÖKLASS 3

Under våren 2011 gav riksdagen regeringen i uppdrag att ”undersöka i vilken utsträckning skatteskillnaden mellan diesel miljöklass 1 (MK1) och miljöklass 3 kan minskas... I uppdraget ska det särskilt ingå att belysa skillnader i hälso- och miljöpåverkan av att använda olika dieselkvaliteter.” I samband med beslutet debatterades vilka fördelar för hälsa och miljö den svenska miljöklassade dieseln egentligen har i ett läge när Europadieseln blivit svavelfri och bilparken fått allt bättre avgasrening. I denna folder har vi ställt samman frågor och svar kring den svenska MK1-dieseln.



VARFÖR HAR SVERIGE EN EGEN DIESELKVALITET?

Sveriges MK1-diesel har fortfarande ett antal miljö- och hälsomässiga fördelar jämfört med Europadieseln. Den innehåller färre hälsoskadliga aromater och PAH vilket ger den lägre emissioner av partiklar och framför allt släpper den ut väsentligt mindre mängder mutagena och cancerogena partiklar.

MODERNA FORDON HAR VÄL MINDRE PARTIKELUTSLÄPP TACK VARE BÄTTRE AVGASRENING?

Personbilsflottan (diesebilarna) består 2011 till stor del av bilar med partikelfilter, som klarar av att rena utsläppen från Europadieseln. Men personbilar står bara för en mindre del av dieselförbrukningen i Sverige. Tunga och lätta lastbilar samt arbetsmaskiner står för den största delen av dieselförbrukningen och större delen av dessa fordon saknar partikel-filter och annan reningsutrustning som är nödvändig för att motverka Europadieselns negativa miljöegenskaper.

VAD ÄR DET FÖR PARTIKELUTSLÄPP DET HANDLAR OM?

Partikelemissionen är ca 30 procent lägre med svensk MK1-diesel jämfört med Europadiesel. Höga partikel-nivåer i inandningsluften kan ge upphov till luftvägssjukdomar och astma. Studier visar också att långvarig exponering för avgaspartiklar ökar risken för dödlighet i hjärt-, kärl- och lungsjukdomar. Ett stort antal PAH (polycykliska aromatiska kolväten) är bevisat eller misstänkt mutagena och cancerframkallande. Studier på dieselexponerade personer antyder att en långvarig exponering för höga halter av dieselavgaser ger en ökad risk för lungcancer. Avgaserna från Europadiesel har en klart högre mutagen och cancerframkallande effekt än vid körning på svensk MK1-diesel. Utsläpp av mutagena PAH ökar med 20-45 procent med Europadiesel (EN 590) jämfört med svensk MK1-diesel.

HUR ÄR DET MED UTSLÄPP AV KVÄVEOXIDER?

Svensk MK1-diesel genererar cirka 10 procent lägre utsläpp av kväveoxider (NOx) i luften i jämförelse med

Europadiesel. Oavsett motorklass. Vägtrafiken är den största inhemska källan till utsläpp av kväveoxider till luft, så varje minskning är värdefull för både miljö och hälsa.

INNEBÄR INTE DEN MER AVANCERADE RAFFINERINGS- PROCESSEN FÖR MK1 ÖKADE UTSLÄPP AV CO₂?

Nej. Det är riktigt att det går åt mer energi i tillverkningsprocessen av MK1-diesel. Orsaken är att svensk MK1 innehåller mer väte och kortare kolväten än Europadieseln, men den ger istället lägre koldioxidutsläpp vid körning – och 95 procent av koldioxidutsläppen sker i användarledet vid körning. Om man ser till produktens hela livscykel, alltså adderar utsläppen av koldioxid vid produktion och vid användning, innebär användningen av svensk MK1 att CO₂-utsläppen skulle minska.

ÄR INTE EUROPADIESELN OCKSÅ SVAVELFRI NU?

Både MK1-dieseln och Europadieseln är numera svavelfria. Skillnaden ligger i mängden potentiellt cancerogena partiklar som släpps ut vid förbränning. När forskningsinstitutet AVL i höstas på Trafikverkets uppdrag genomförde en samlingsstudie av alla aktuella tester av de bägge dieselkvaliteterna så blev slutsatserna att Europadieseln förbättrats avsevärt när det gäller svavelinnehållet sedan MK1 infördes som svensk standard. Men med befintlig svensk fordonspark har MK1 fortfarande betydande fördelar genom väsentligt lägre utsläpp av PAH och hälsoskadliga partiklar.

HUR STOR DEL AV FORDONSPARKEN HAR FORTFARANDE OTILLRÄCKLIG RENINGSUTRUSTNING?

Hälften av lastbilarna på våra vägar är av modellen Euro III (2006) eller äldre – och saknar därmed de partikelfilter som är nödvändiga för att inte Europadieseln ska öka mängden hälsofarliga partiklar i luften. SCBs fordonsstatistik för 2009 anger att andelen lastbilar som är miljöklassade bara uppgår till 30 procent av fordonssflottan. Bland entreprenadmaskiner och traktorer – i vars direkta närhet tiotusentals människor arbetar varje dag – saknar över 90 procent partikelfilter.

VARIFRÅN FÅR NI UPPGIFTERNA? HUR AKTUELLA ÄR DE?

Siffrorna baserar sig på studien ”Comparing Exhaust Emissions From Heavy Duty Vehicles Diesel Engines Using EN590 vs. MK1 Diesel Fuel” från 2010/10/29. Studien är gjord av AVL Motor Test Center på uppdrag av Trafikverket.

HAR VI DYRARE DIESEL I SVERIGE PÅ GRUND AV MILJÖKLASS 1?

Nej. MK1-dieseln har en skatterabatt som motiveras av den högre produktionskostnad som uppstår när man gör en renare diesel. Skatterabatten gör det möjligt att sälja MK1 till konkurrenskraftigt pris vid pump. Däremot gör den samlade skattebelastningen på drivmedel (CO₂-skatt, energiskatt, moms) att Sverige har Europas näst högsta pris på bensin och diesel för konsument. Genomsnittspris på diesel under mars 2011 var 13,03 kr/l varav moms 2,61 kr och punktskatter 4,54 kr. Priset på diesel exklusive skatt, under mars månad, var alltså 5,88 kr/l.

SKULLE INTE PRISET PÅ DIESEL SJUNKA OM VI FICK KONKURRENS FRÅN EUROPADIESELN?

Nej. Det enda som händer om staten tar bort skattelättnaden för MK1-dieseln är att den blir dyrare, och därmed inte konkurrenskraftig. Sannolikt skulle då Sverige ställa om till den smutsigare Europadieseln, men utan att priset vid pump skulle bli lägre.

VILKA TILLVERKAR MK1 I NORDEN?

5 av 9 raffinaderier i Norden producerar MK1-diesel, Preem, ST1 (f d Shell raffinaderi), Statoil och Neste. Preem, ST1 och Neste vill fortsätta att stå för en positiv drivmedelsutveckling i Sverige och anser att en övergång till den sämre Europadieseln är förkastlig eftersom det med dagens fordonspark skulle medföra negativa miljö- och hälsokonsekvenser. Sverige har länge legat i framkant när det gäller miljöanpassade drivmedel och att ta ett steg tillbaka, mot en sämre kvalitet och ökade partikelemissioner, är ett steg i fel riktning.