

Snabbfakta

- Drygt 80 % (3,4 miljoner m³) av all diesel i Sverige som förbrukas i trafiken gör det i motorer som saknar partikelfilter.
- Testerna visar att partikelemissionen ökar 48 % högre med europadiesel jämfört MK1.
- Testerna visar att emissionen av cancerogena PAH ökar med 130 % för europadiesel jämfört MK1.
- Testerna visar att emissionen av de farligaste PAH:erna, de mutagena, ökar med 217 % för europadiesel jämfört MK1.
- Testerna visar att bränsleförbrukningen på denna motortyp var lika mellan MK1 och europadiesel.
- En hälso- och miljömässigt sämre produkt är nästan alltid billigare att producera. Den högre andelen vätgas som i raffineringsprocessen tillförs MK1 gör den något dyrare men bättre ur hälsosynpunkt.
- Vid jämförelse av dieselpriser (exkl och inkl skatter) till konsument under november i Europa placerade sig Sverige i mitten (enligt statistik från Motormännen och European Commission).
- Det är inte sannolikt att regeringen, vid en åtgärd för att stimulera europadiesel, skulle sänka skatten för europadiesel, utan snarare höja för MK1. Därmed faller stora delar av prisargumentationen.
- Europadiesel som standard i Sverige skulle innebära att sommar och vinterkvalitet på diesel återinförs av prisskäl. Detta innebär att entreprenörer och ägare till ca 80.000 farmartankar återigen tvingas hantera sommar och vinterprodukt vilket de sluppit med MK1. Konsekvensen ur miljösynpunkt riskerar att bli extra leveranser och transporter enbart för att reglera produktkvaliteten, åtminstone inför vinterperioden. Alternativet för kunden är att välja europadiesel vinterkvalitet året runt. Europadiesel vinterkvalitet har ett högre pris jämfört sommarkvalitet. Vinterkvalitet på Europadiesel ger också en högre bränsleförbrukning.
- Vid jämförelse, skulle nettoutsläppen av koldioxid öka i storleksordningen 130 000 - 450.000 ton om Sverige skulle övergå från MK1 till europadiesel.

