

Bra att känna till hur vi lyckades med att ändra Euro 3 regelverket i Tyskland - EURO 3 Turistbussar OK i 260 städer

Publicerad: april 2012

Vår förening "SB" har i samarbete med RDA lyckats få samtliga Tyska delstatsmyndigheter samt Miljöministeriet med sig

som godkänner svenska Turistbussar med EURO 3 motorer i alla tyska miljözoner fram till sista dec år 2014.

Ännu en stor framgång för denna förening.

Bakgrunden är att Sveriges Bussresearrangörer kontaktade Senaten i Berlin tidig våren 2011, (*Berlin är en egen Delstat*) där vi bad om en förlängning av Turistbussar med Euro 3 motorer i Berlins miljözon, vi hade med oss en massa material som visade hur välskötta Turistbussarna är och att det ligger ett stort kapital investerat, att det är mindre småföretagare som blir lidande om man inte hitta en lösning som tillåter våra Turistbussar komma till Berlin. En del tyska städer med miljözoner har särskilda tillstånd för fordon med partikelfilter, som inte är samma som finns i Sverige.

När vi kunde visa hur ineffektiv ett partikelfilter är för fordon som kör korta sträckor eller väldigt långsamt eller i "stop and go" trafik lyssnade man på oss.

Berlin gjorde då något som kom att få hela den tyska bussbranschen att hoppa högt när Berlin gav tillstånd för Turistbussar med Euro 3 motorer från icke Tyskland att köra in i Berlin.

Det var något överraskande även för oss på SB men bakom detta ligger inte bara hänsynen till svenska Turistbussar utan naturligtvis Turistbussarna från nära grannländer som Polen, Tjeckien etc

Vår vän förening RDA kunde inte acceptera detta inte heller andra tyska bussförbund bla BDO motsvarar svenska BR.

I ett brett samarbete mellan samtliga tyska bussförbund (*det finns fler betydande i andra delstater*) bidrog olika organisationer som " *Bündnisses »Rußfrei fürs Klima«*. Enkelt översatt ett avgas fritt samhälle, förbundet för naturskydd "*Naturschutzbund Deutschland (Nabu)*", vidare engagerade sig förbundet för Miljö och Natur "*Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)*" Förbundet för trafik "*Verkehrsclub Deutschland (VCD)*" och tyska förbundet för Miljöhjälpen i Tyskland och tredje världen "*die Deutsche Umwelthilfe (DUH)*".

Det är med detta breda samarbete som initierades av oss "SB" från första början som fick tyska miljöministeriet samt delstaternas miljöministerium och acceptera att Turistbussar med Euro 3 motorer får framföras i samtliga tyska Miljözoner, överenskommelsen gäller fram till sista december 2014.

Vad kan vi lära oss av detta i Sverige, dels att vi måste särskilja på lokal och regional bussar och Turistbussar, att det inte alltid är frågor man avhandlar i Bryssel, att det idag finns åtskilliga övergripande förbund med stor miljökunskap som har resurser vi kan dra nytta av, vi behöver inte uppfinna hjulet en gång till. Med nuvarande EU strukturen åstadkommer man i vissa frågor mer med respektive lands myndigheter än att sitta i knäet på föreningar som man inte kan påverka och kör i sin egen takt. Det är

därför vår förening SB inte kan acceptera svenska särlösningar som kanske är bra för en del företag men inte för helheten.

Svenska miljözoner fyller sin uppgift och alla vill vi medverka till renare luft att andas, vi har alla barn och barn-barn som inandas oacceptabelt mycket dålig luft.

Då måste vi ställa kravet på myndigheten att börja med regler för dem som förorsakar mest utsläpp och sist i kedjan är Turistbussen. Vår gemensamma hälsa får inte bli frågor för lobbyister eller miljö talibaner som skall styra samhället, det krävs omtanke och balans, det krävs ansvar och en helhetssyn. Det är också frågor om övergångstider och hänsyn till hur nya regler drabbar enskilda företag.

Det krävs förbund som har detta för ögat och lyssna på sina medlemmar förstår deras ekonomiska problem och viljan att hitta smidiga lösningar, föreningen SB = Sveriges Bussresearrangörer är en sådan förening.

Tjänstemännen och politikerna är engagerade medarbetare som skall lyssna till sakargument, varför man skall uppfinna hjulet på nytt i varje land är inte acceptabelt. Det finns så mycket kunskap och framför allt tekniska resurser där vi kan lägga upp en färdplan till ett samhälle med fordon utan utsläpp. Då måste industrin vara med och det krävs gemensamma regler i hela EU och förhoppningsvis i världen, varför vätagasdrivna bussar och turistbussar inte kommer fram, det vet med alla sannolikhet ansvariga politiker, men vi är fler som är engagerade i miljö frågor som har kunskapen, som alltid handlar det om ekonomiska intressen och olika länders anspråk att vara normgivande. Detta spel pågår ständigt och därför får man inte ihop vettiga beslut i mega miljömöten som i Köpenhamn, Rio etc denna politik skall dock inte orsaka att svenska turistbussar blir bortglömda där ingen tycks vilja se helheten.

Vi som lever i länder som vill vara med och skapa en bättre framtid måste också få göra detta, då krävs det en översyn av olika lagar som begränsar utvecklingen, det krävs kloka insatser och låta innovativa människor komma fram med lösningar utan att fastna i befintliga regelverk. Varför en svensk myndighet vill förbjuda syntetbränslen som bevisligen är bättre med lägre utsläpp för ex Euro 3 motorer och istället vill påtvinga installerandet av partikelfilter som inte är godkänt i övriga EU, vars verkan är ifrågasatt, till en orimlig kostnad mellan 250 – 350 tusen kronor, som ökar bränsleförbrukningen och när fordonet far långt utanför Sverige och partikelfiltret går sönder leder till att hela resan blir ett ekonomisk äventyr för turistbussägaren, för resenärerna en otrevlig upplevelse som förstör den annars fina rese upplevelsen, vilken myndighet menar att detta kan rättfärdigas?

Låt därför vår framgång i Tyskland där myndigheterna bli en lärdom, hur man tog till sig all fakta med den breda kunskap som olika förbunden sitter på, och vi har redan lösningen klar i Sverige, Turistbussar med Euro 3 skall ha syntetbränsle i tanken när man kör in i en svensk miljözon, då har denna bransch gjort sitt bästa och gör något mycket bättre än att installera ett ifrågasatt partikelfilter. Vi måste alltid ta fram lösningar som alla kan leva med och förbättra samtidigt miljön.

Det är oacceptabelt att man i Sverige vill gå en egen väg, när bussresearrangörerna reser runt med sina Turistbussar i stora delar av Europa och är beroende av lagar som går att leva efter.

Transportstyrelsen, Miljöverket och Näringsdepartementet, ta till er hur man för allas bästa gör pragmatiska lösningar! Heder åt alla som var med i Tyskland att på mindre än ett år få igenom förändringen.