

Denna info avser bränsle problematiken i Europa som är helt avgörande för turistbussägarna -- en rapport från möten med Shell Qatar samt Shell London UK

Publicerad: november 2016

Föreställ dig ett EU utan gränser

Som du är informerat pågår det en rasande snabb förändring i Europa vad gäller tillåtna avgaser från dieselfordon som berör i hög grad bussresearrangörerna.

Problemen är i flera dimensioner

- 1) Storatouristdestinationer som London, Amsterdam, Paris, Rom, Köpenhamn tillsammans med 10 andra städer har annonserat att man kommer införa strikta regler för dieselfordon inkl turistbussar att få köra in i städerna.
- 2) Tyskamiljöministrar beslöt i april 2016 med kort varsel införa restriktioner församtliga tyska städer, för dieselfordon inkl turistbussar (blå plaketten) (*tillämpningen är fördröjd*)
- 3) Svensk miljözoner är enligt vår uppfattning från SB felaktiga och regelverket är förmodligen PK, men ökar utsläppen istället för att minska farliga Nox som drabbar oss alla.
- 4) EU Kommissionen har tillsatt olika utredningar från DG Move för att hitta gemensamma regler för hela EU

Från SB har vi kontakt med specialister runt om i världen när vi måste hitta lösningar där turistbussar med euro 3,4,5 och 6 får köra in alla städer utan hinder.

Det är helt avgörande för att vara bussresearrangör för framtiden, våga investera i nya turistbussar, om det blir en rad förbud som hindrar turistbussar komma in till turistcentra, har våra medlemmar i SB samt kollegorna i EACT ett stort ekonomiskt problem, som drabbar i lika hög grad **turistbuss tillverkarna**.

låt oss börja med euro 6 motorer

Det är ingen tvekan att euro 6 fungera ypperlig vid landsvägskörning, närmotorn har jämn arbetstemperatur, det råder dock motsatta förhållande när man kör i städer med långsam trafik, stop and go, då fungera inte katalysatorn tillräcklig och istället för att minska den farliga **Nox** ökar utsläppen istället mellan 400-1000% vilket ju är helt vanligt, att den partikeln i avgaserna som är direkt hälsofarlig

för alla, Nox ökar i stadstrafik när avsikten var att det skulle vara tvärtom, har vi låg avgastemperaturer är det än värre.

euro 5 motorer

Även euro 5 har katalysator som skulle rena, det gör dock så, de stora partiklarna som är minst farliga, nano små partiklar som Nox har ingen rening alls, det har däremot euro 6 vid landsvägskörning dock ej i stadstrafik.

euro 3 och 4 motorer

Dessa motorer har ingen bra rening als trots att vi i Sverige använder oss av MK1 diesel, den renaste dieseln i världen, dessamotorer utgör ett bekymmer för vår omvärld oavsett stads eller landsvägstrafik.

Turistbussar har i regel en avskrivning mellan 8-10 åribland längre, det innebär de som sköter och vårda sina turistbussar kananvända dessa avsevärt längre för att öka intjäningen, en betalt turistbuss ger ren netto i kassan, ha i åtanke att ex SAS flygplan hade baraför något år sedan en medelålder runt 15 år, tidigare t.o.m. över 20 år. Det är inte åldern utan underhållet och uppgradering av teknik som avgör livslängden.

Lösningen för alla dieselfordon inkl. turistbussar är GTL som finns tillgänglig med omedelbar verkan

Vi måste skilja på stads och regionalbussar, där pågår en febril utveckling med el-motorer, hybrid motorer, biogasmotorer och snart kommer **vätgasen** med NOLL utsläpp.

Alla har ett gemensamt, de haren ytterst begränsad räckvidd och kan inte tillämpas på turistbussar.

För turistbussen finns inte dessa tekniska alternativ, turistbussen kör runt i Sverige, Norden och andra EU länder och kräver idag diesel, även här är det stor skillnad i diesel kvalitén, i Sverige har vi MK1 diesel med 50ppm dvs högsta dieselkvalitén med relativ låga utsläpp. *(mednackdel att den är lätt antändbar)* Ett modernt industriland som Tyskland har dieseln en avsevärd lägre kvalitet med 350-500ppm. I andra länder är kvalitén på diesel ännu lägre, i ex Italien tanka man ofta har diesel med 600 och mer ppm. (ju högre ppm mått = sämre diesel kvalitet)
 Den stora skillnaden i dieselkvalitén har medfört tekniska problem för vissamotortillverkare med motorhaverier som konsekvens för de enskilda bussbolagen.

Lösningen för turistbussarna är GTL och BTL bränsle fram till dess motortillverkarna kommer med vätgasmotorn som idag redan tillverkas i stora serier i Kina, eller med annan teknik.

Låt oss bortse från alla krokiga argument i Sverige, det finns obegriplig mycket osanning från olika håll och redan fattade beslut är det sannerligen inte enkelt ändra på hur felaktiga underlag man än hade. *(Det finns alltid olika lobbying intressen, i detta fall var det innan vår förening SB var bildad)*

Fordons värden

Som ovan redogjort används en väl underhållen turistbuss i regel mer än 10 år, det innebär att fordonet har ett betydande värde iboksluten, ett värde som skall finnas när man byter ut den gamla turistbussen mot en ny med euro 6 motor. Sätter man det ekonomiska incitamentet ur spel, betyder det att bussföretaget inte kan sälja /byta in sin gamla turistbuss moten ny euro 6 utan att det blir

betydande förlust i balansräkningen, en förlust som mångainte har möjligheten att ta.
 Det är dessutom endast en tidsfråga till dess myndigheterna **upptäcker att euro 6 motorn som skulle minska utsläppen istället ökar utsläppen** i den miljö som är känsligast, nämligen i städerna.

Vadhänder då?

GTL och BTL bränslet

Den enda idag tekniska och finansiella lösningen är GTL och BTL bränslen. Att jag inte tar med HVO är för att EU kommissionen i sitt direktiv, som snart kommer fördömer alla bränslen som tas från åkermarker, det är inte rimligt att man tar växter från åkrarna samtidigt som 1 miljard människor svälter eller befinner sig på svältgränsen. *Etanolbränslet behöver vi inte ens nämna, den är direkt olämplig.* Även BTL har sina problem då man använder Palmolja som är ett ekologiskt bekymmer i de länder där man tar bort regnskogen för att plantera palmolja träd <http://www.naturskyddsforeningen.se/palmolja> Den storskaliga palmolja produktionen har förödande konsekvenser för människor och miljö

Palmoiljesektorn är den enskilt största orsaken till att regnskog skövlas i Indonesien och står för ungefär en fjärdedel av landets avskogning. Förstörelsen av skogarna är också den främsta anledningen till att Indonesien är en av världens största utsläppare av växthusgaser. <http://www.greenpeace.org/sweden/se/skog/indonesiens-regnskog/palmolja/>

GTL bränslet tillverkas på olika vis, exempel i Sverige av sly, avfackling från raffinaderi, som tillverkas i Sverige av EcoPar, i Finland av Neste, i Norge av Statoil och Q8 i Sverige, i samtliga fall bidrar det med att i produktionsledet minska på befintliga utsläppen <http://www.shell.com/energy-and-innovation/natural-gas/gas-to-liquids.html>

Svenska länkar är bl.a. <http://spbi.se/blog/faktadatabas/artiklar/syntetisk-diesel>

GTL-bränsle, som ibland också kallas grön diesel, är färglöst och i stort sett helt fritt från svavel och aromatiska ämnen. Det har visat sig medföra kraftigt reducerade utsläpp av kväveoxider, partiklar och andra luftföroreningar <http://old.theclimatescam.se/tag/gtl/>

<http://www.klimatupplysningen.se/>

Med dagens teknik är det GTL bränslet som är en lösning för hela EU. Fram till dess att motortillverkarna kommer med nya drivkällor med NOLL utsläpp, vilket torde vara vätgasmotorerna som beräknas vara framme om 10 år enligt samstämmiga uppgifter från motortillverkare samt bränsletillverkare.

Vad gör SB = Sveriges bussresearrangörer i denna fråga?

Från SB har vi olika vägar som vi arbetar med

- a) intensiv kontakt med EU olika direktorat samt bränsleenheten "clean fuel"
- b) viför intensiva samtal med ACEA fordonsindustrins gemensamma lobbyorganisation för att få dem hjälpa till hos nationella regeringar samt i Kommissionen att alla långfärdsbussar utan hinder får angöra alla städer med idag endamöjligen lösningen GTL bränsle.
- c) SB har engagerat en särskild person för Tyskland för att tala med alla delstatsregeringar för miljö samt kommunikation (2 olika myndigheter) samt med förbundsregeringen i Berlin.
- d) SB för intensiva samtal med GTL och BTL tillverkarna.

Kjell Peterson kp@swedishbus.se är den som co-ordinerar SB föreningens EU frågor, den 14 och 15 november 2016 sker nya förhandlingar och presentationer i Bryssel

SB agerar också för EACT den gemensamma Alliansen för 12 länders bussresearrangörer med 65.000 medlemmar och 264.000 turistbussar.

Hos EU och det nya bränsledirektivet har SB fått med skrivningarna alternativa bränslen, det syftar på GTL.

Hartwig Bögeholz hb@swedishbus.se bearbetar och informerar tysk myndigheter om bussresearrangörernas ekonomiska betydelse för turistindustrin och GTL bränslet unika minskning av alla utsläpp, långt mer än vad lagstiftarna kräver. Det första resultatet var att SB fick med GTL och BTL bränslet i det nya tyska direktivet (paragraf 7) som nu ligger

hos kommunikationsdepartementet där man skall utarbeta ett nytt regelverk. Vifrån SB vill inte ha en ny plakett med där tillhörande byråkratiskahandläggningar, fria resor är vårt syfte.

Undantag från dagens miljözoner i hela Tyskland

SB åstadkom 2012/13 med hjälp av Regeringen i delstaten Berlin ett undantag från gällande miljözon för **alla icke** tyskaturistbussar, detta undantag gäller fram till att myndigheterna har tagit ett nytt beslut vad som avser blå plaketten – vi håller dig underrättat.

Från SB arbetar vi helt annorlunda än motsvarande andraförningar och förbund, vi avvaktar inte fram till dess nya regler kommer, som oftast bara kan ändras marginellt vid remissförfaranden, vi anser det är avgörande att redan initialt vara med och upplysa berörda så **atlagstiftaren har helheten**, inte komma gnällande med orealistiska önskemål i efterhand.

GTL har varit en utmaning för SB, för bara några få månader hade varken föreningar eller myndigheter runt om Europa klart för sig vad GTL är för något, nu sker det med expressfart, det är inte utan motstånd oftast beroende av okunskap, och misstänkliggörande.

För att SB skulle lyckas med att istället förbud få ett fritt EU var vi tvungna lära oss allt om GTL bränsle, och vad som talar emot alla andra lösningar.

Shell Qatar

Ett första besök var hos våra Nordiska GTL tillverkare, enkonstruktiv kunskapsöverföring har skett de senaste åren.

I oktober i år var jag hos chefen för Shell World Wide verksamheten i Doha -Qatar, det är där man tillverkar GTL i stor omfattning för hela världen. Det varden 23 oktober 2017.

Vi kunde snabbt konstatera att vi från SB gjort vår hemläxa och att allatekniska uppgifter stämde väl överens med vad Shell med sina stora resurser hade kommit fram till under årens lopp.

Shell leverera till hela världen GTL bränsle, som idag **inblandasi befintlig diesel** som du tankar på en hell station för att få nedutsläppen, minskar förbrukningen, höjer effekten på dieselbilar.

Fartyg och flygplanen runt hela världen kör med GTL och använder i Holland "Cubus" – det statliga transportbolaget för kollektivtrafik uteslutande GTL bränsle

https://www.google.es/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0ahUKEwi_eyEupHQAhVGShQKHWJnCL0QFggnMAE&url=https%3A%2F%2Fwww.emta.com%2FIMG%2Fpdf%2Fbrochure.pdf&usq=AFQjCNGt2TMqVnKDV8HFbIOZbFwApJDWcw&cad=rja

Shell GTL finns även på ett antal bensinstationer i Holland tillgänglig för alla dieselbilar, används därutöver av flodfraktfartygen för att minska utsläppen utefter floden Rhen och många kulturstäder.

Shell GTL finns i UK samt i mindre omfattning i Tyskland, Frankrike, samt i Danmark. I Rotterdam har Shell sin stora depå / tankar för GTL bränsle.

Att SB engagera sig i GTL är för att man kan tanka diesel när ingen GTL finns tillhands, GTL uppfyller samma standard för bränsle som all diesel och är godkänt av alla motortillverkare.

(Nukanske en och annan säger sig, skall man hämta GTL i Rotterdam? det är intemera konstigt än att merparten av all diesel till hela Europa kommer från USA, det tillverkas endast till en liten del i Europa.)

Shell London

Ett nästa besök tillsammans med Kjell Peterson var att besöka Shell HK i London för GTL och deras management. Detta var den 3 november 2017.

Vi hade en genomgång av olika regelverk som blir ett hindermycket snart för Europas bussresearrangörer, vi stämde av land för land och hur vi skall samarbeta.

Kjell Peterson och Shell arbetar ihop med EU olikadirektorat för att påskynda nya bränsledirektivet med GTL i tanken skall inget land stoppa turistbussen från att komma in i en stad.

Hartwig Bögeholz och Shell Tyskland skall samarbeta med att överlämna fakta till samtliga tyska delstats samt federala regeringar.

Det blir en hektisk tid, då denna fråga *helt överskugga alla andra problem* om vi inte får stopp på nationella regler som försvårar eller omöjliggör inresor till kontinentens städer för bussresearrangörerna.

Frågan berör sålunda inte enbart SB utan även vår Alliance EACT www.eact.travel och alla 65 000 medlemmar med sina 264 000 turistbussar.

I Sverige fortsätter vi träget hos berörd myndigheter med önskemål få en revidering av dagens regelverk som tyvärr slår fel och är kontraproduktiv för miljön.

Med Shell folket diskuterade vi också sätta upp pumpstationer för GTL bränsle som kan betjäna turistbussarna när dom kör runt i Europa – det finns inga hinder längre – det är detaljarbetet som nu gäller. För din info säljer även svenska EcoPar till Tyskland samt NesteFinland, båda dock i en mindre omfattning.

Dagens hinder för GTL

De hinder som idag finns är beskattningen i några fåtal länder av GTL bränsle, där Sverige helt emot övriga länder tillämpa en straffbeskattning, **den måste bort**.

i Tyskland krävs det särskilt tillstånd få bruka GTL **det skall bort**

I Belgien är det inte tillåtet att använda GTL från en nationell tank, **det måste vi ändra på**

i Italien är man frågande och kräver en del arbete internt från EU, ACEA www.acea.be och bränsletillverkarna, i övriga EU länder är det fritt fram

Det finns mentala hinder hos för många, det kräver en del övertygande fotarbete, här har alla en möjlighet och påverka sin omgivning, det finns inget alternativ för GTL som dessutom är bättre

med lägre utsläpp än allt annat, även el skall komma från någonstans.

Atteftermontera äldre dieselfordon med katalysatorer som "möjligen" är godkända i Sverige men ingen annanstans i Europa bör man överväga mer än engång, det är bättre och enklare att betala lite mer

för GTL bränslet med straffskatt i Sverige än sätta dit något som snart alla kommer bli varse om, att i stadstrafik ökar utsläppen liksom hos euro 6 motorerna, **vad händer då?** Hundratals kronor bortkastade? och körförbud?

Du som står inför valet att utrusta din turistbuss med ett filter – fundera noga, vårt råd är tanka GTL dåvet du vad som gäller. Skulle du bli anmäld eller få böter när du kör i svensk miljözon med GTL i tanken, vill vi gärna ta det till domstol för en prövning, frågan som då gäller, är det lokala regelverket konform med EU lagstiftningen och står svenskt regelverk som orsakar mer utsläpp över miljön?

Det är en fråga värd att pröva.

Bifogar några länkar för de som gärna vill fördjupa saken

<http://www.synthetic-fuels.eu/paraffinic-fuels/tried-tested>

Statoil tillverkar GTL med stor framgång

<http://www.statoil.com/en/NewsAndMedia/News/2006/Pages/GTLBreakthroughForStatoil.aspx>

Vad är GTL som också heter syntetisk diesel

https://en.wikipedia.org/wiki/Synthetic_fuel

AUDI förespråkar GTL

<http://www.audi.com/corporate/en/sustainability/we-live-responsibility/product/synthetic-fuels-Audi-e-fuels.html>

Neste är med i utvecklingen av GTL och BTL

<https://www.neste.com/en/corporate-info/sustainability/society/code-conduct/involvement-organizations-and-joint-projects-0>

Vad är Nox

<https://en.wikipedia.org/wiki/NOx>

Trafikverket om Nox

<http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/miljo-och-halsa/halsa/luft/vagtrafikens-utslapp>

Trafikens luftföroreningar uppskattas på ett år totalt orsaka omkring 3 000 förtida dödsfall, varav cirka 2 800 dödsfall beräknas bero på avgaser (partiklar, kvävedioxid med mera) och cirka 200 på slitagepartiklar. Detta beräknas under ett år orsaka drygt 27 000 DALY, till följd av bland annat lungcancer, hjärtinfarkter och stroke.

GTLbränsle i Sverige

EcoPar <http://ecopar.se>

Q8 <https://www.okq8.se/pa-stationen/drivmedel/diesel>

Neste <https://www.neste.com/se/sv/f%C3%B6r-kunder/directf%C3%B6rs%C3%A4ljning>

SCA kör med syntetisk diesel <http://www.sca.com/sv/Press/Nyheter/Nyhets-arkiv-2010-2005/2008/SCA-byter-till-miljodiesel>

<http://spbi.se/blog/faktadatabas/artiklar/syntetisk-diesel>

Det gör också Ragnsells som är ledande i GTL drivnaforon <http://www.ragnsells.com>

En artikel som väcker en och annan tanke

<https://anthropocene.live/2016/05/16/falsklarmen-ruinerar-samhallet>