

# Partikelfilter, Etanol, rapsolja, biogas och allt är fel, katastrofal fel, slöseri med pengar och ett svek mot alla svältande i världen

Publicerad: maj 2013

## Partikelfilter, Etanol, rapsolja, biogas och allt är fel, katastrofal fel, slöseri med pengar och ett svek mot alla svältande i världen

Det börja bli lika komiskt agerande från BR som när man agerade för ett tag sedan om nya beskattningsregler i Tyskland där man gång på gång gick ut med direkt felaktiga påståenden och försökte sedan rättfärdiga sina påståenden. Facit blev att man hade fel och på frågan varför BR direkt och via sina vänorganisationen inte var med och försökte stoppa den nya tyska förordningen, det tystades ned...

När BR i alla officiella sammanhang gör gällande att man representera Sveriges buss och bussresearrangörer vore sanningen mer rätt ett fåtal bussresearrangörer är medlemmar i BR, då merparten numera enbart är medlemmar i SB.

Det är lite märklig att BR i branschnytt skickar ut information och denna gång handlar det om partikelfilter, vad 2 representanter för avgasrening anser, OBS anser och utan vetenskapliga bevis, vad som är korrekt. (*läs mer efter BR inslaget*) är att partikelfilter ökar utsläppen av NO2 vad politikerna vill minska, hur går detta ihop? Från SB har vi samlat på oss tusentals sidor med fakta som visar att allt är fel vad BR påstår i sin ständiga desinformation. Du får med detta mail några aktuella pdf filer. Ta dig tid och läs igenom detta, vi har undersökningar från 4 länder och partikelfilter, alla är samstämmiga, det är en skandal och svek mot svenska tursitbussägare / bussresearrangörer som skall tvingas till något som försämrar miljön och ekonomiskt är en stor börda!

### Citat från BR nyhetsbrev:

#### Eftermontering och europadiesel - vad gäller?

Ett felaktigt rykte cirkulerar om att det inte går att köra på s k europadiesel med en buss som eftermonterats med avgasrening (t ex för att kunna fortsätta köra i miljözonerna). Detta är inte korrekt, enligt två av de största tillverkarna av denna utrustning, Eminox och Proventia.

- Ryktet stämmer inte, istället är det faktiskt tvärtom. Europadieseln är det certifieringsdrivmedel som används, säger Owe Hulth, affärsutvecklare på Eminox.

Mattias Franzén, marknadschef på Proventia är av samma åsikt.

- Det finns ingen som helst sanning i detta. Ju mer svavel det finns i bränslet desto kortare serviceintervall blir det på partikelfiltret, men det är ju inte samma sak som att det inte fungerar, säger Mattias.

#### Så här ligger det till:

Du har tidigare blivit informerad om, vi från föreningen SB Sveriges bussresearrangörer, dels begärt dispens för svenska och utländska turistbussar att efter den 1:a sept. 2013 fortsatt få framföras i Stockholms miljözon med enkla begripliga argument, om dessa är tillräckliga vet vi inget om.

#### **BR har sagt att man inte kan stötta detta. Varför?**

Varför engagera sig BR i en fråga som innebär betydande kapitalförluster för enskilda företag? Att en turistbuss med endast 6 år på nacken måste kompletteras med ett filter som kostar i runda tal 300.000 kronor och som bevisligen inte har någon vettig funktion och ökar

bränsleförbrukningen samt de farliga NO<sub>2</sub> utsläppen, är en fråga som borde få alla till eftertanke. Att dieselbränslet i Sverige som har 10-50 ppm inte är förenlig med kontinentens 350-500 ppm är tekniskt bevisad och stor tester i Hamburg och Berlin visar att partikelfiltren är allt annat än acceptabla. Varför BR engagera sig i något som är uppenbarligen fel för företagen med turistbussar? Vi har väl underbyggda dokument att varje svensk turistbuss som kör söderut och tankar utanför Sverige riskera motorhaveri, varför vill BR inte lära sig och skydda delar av sina medlemmar från dessa ekonomiska risker?

Vi från SB anser att en turistbuss skall vara undantagen från alla lokala och regionala bestämmelser i EU som begränsar eller hindrar en turistbuss, svensk eller från annat land att få framföras i samtliga Europas miljözoner.

Det är genant att Berlin och Tyskland tillåter svenska turistbussar med euro 3 motorer (*utan partikelfilter*) får framföras i miljözoner fram till sista december 2014 och i Sverige går vi en egen väg. Det är skälet till att vi begärt undantag från nya lagen från den 1:a september samt bett EU titta på den svenska särvägen som strider mot all vett och förnuft och framför allt inte innebär någon förbättring för miljön, snarare tvärtom.

Partikel-katalysatorer ger 10 till 15 % högre bränsleförbrukning på bussarna... Miljövänligt?  
*Så sent som i februari 2013 skriver Eminox i en pressrelease att de utvecklat ett nytt modifierat system för att minska de stora utsläppen av NO<sub>2</sub>. Som man tidigare förnekat att det fanns när man använder sig av deras partikelfilter. Är det inte dags att sluta ljuga och tala sanning?*

EU har gjort direktiv om att EU-länderna SKA energi-effektivisera, och MINSKA sitt råoljeberoende i Transportsektorn... Så då SKA man montera på katalysatorer, som leder till ÖKAD bränsleförbrukning...

Varför går BR några diffusa intressens vägar när det innebär att det bryter mot EU-direktivet? Å andra sidan har man gjort det tidigare med rapsolja och Etanol för att nämna några väl kända irrvägar.

Dieselolja med 300 till 500 ppm svavel – vanligt i de flesta EU-länder - förstör partikel-katalysatorer och katalysatorer mot NO<sub>x</sub>.

Dessutom: Volvo Bussar påstår, att de nya Volvo bussarna med katalysatorer mot NO<sub>x</sub> (EURO5 och EURO6) saknar partikel-katalysator...

Och de släpper ut rätt så mycket NO<sub>2</sub>... Deras utsläpp av ofarlig NO är mycket lägre än de äldre bussarnas. Detta borde katalysatortillverkarna

kunna redogöra för, **om de vore ärliga.**

Partikel-katalysatorer genererar NO<sub>2</sub>... Så de bussar som släpper ut MEST NO<sub>2</sub> är EURO4-bussarna... Samtidigt påstår t.ex.

Stockholms stad, Stockholms läns landsting och Stockholms luftvårdsförbund, och även Göteborgs stad, att de vill ha lägre halter av NO<sub>2</sub> i luften...

**De gamla etanolbussarna ger mest NO<sub>2</sub>...** Gasbussar ger ungefär lika mycket NO<sub>2</sub> som dieselbussar...

Och de får alla vara i "Miljözon"...

MINST utsläpp av såväl NO2 som av sot och av giftiga kolväten har EURO3-bussar, som körs på syntetisk paraffinolja, (*Shell, Nestle och EcoPar*) enligt EU-standard: CEN TS 15940.

Svensk irrväg i miljöfrågorna börja bli genant.

Om några dagar skall du få en redogörelse om Viking lines nya gasdrivna fartyg och vad detta innebär för miljön.

Turistnäringen hurrar för alla nya kryssningsfartyg som angör Stockholm, fartyg som släpper ut mer farliga avgaser än samtliga fordon i Sverige sammanlagt! Sådant vill man inte höra talas om, och genast skall det tystas ned.

Vi har tidigare presenterat för dig den för tyska regeringen gjorda testet på euro 3 motorer, det mest omfattande som gjorts i EU, **inga data simuleringar** utan praktiska tester, resultaten är det motsatta vad BR hänger sig åt. Alla vill vi ha en bättre miljö och alla bör ta sitt ansvar, men det kan inte få ske på falsarier och borde vi få använda den teknik som ger mest effekt. Det borde vara varje förening och förbunds gemensamma ansvar! Vi borde ha det självklara intresset att skydda våra medlemmar från statlig övergrepp som i den nya lagen från 1:a september och inte vara megafon åt olika intresse grupper vars syfte oftast är grumliga.

Läs mer:

[Miljözon docent Jim Olsson partikelfilter ger NO2.pdf](#)

[Miljözon EURO3 bättre miljömässigt än EURO4 och EURO5 map NO2.pdf](#)

[Miljözon partikelfilter ger NO2 samt fungerar ofta dåligt dansk erfarenhet.pdf](#)

[Miljözoner Ragnsells remissvar 2012-03-26.pdf](#)

Mvh

Toni

Ordförande: Toni Schönfelder, telefon 0760 164 078

om inget svar vänligen ring 031 301 70 30

[Mailts@swedishbus.se](mailto:Mailts@swedishbus.se)