

SPILLOLJA

Spilloljan återanvänds och blir till ny basolja.

MINSKAT BEROENDE

Oljans dominerande ställning i transportsektorn minskar.

LÄTTPUMPAT

Tunna oljor går snabbare in i motorerna på tunga fordon och maskiner.

OSÄKER FRAMTID

Vad ska bussen köras på när de fossila drivmedlen fasas ut?

SKRÄDDARSYTT FÖR NYA BILAR

BILTILLVERKARNA HAR HÅRDA SPECIFIKATIONER
FÖR VAD EN MOTOROLJA SKA INNEHÅLLA



Peak oil

I SIN ÅRLIGA RAPPORT om framtidens energi har BP, en av världens sju oljejättar, skrivit att den globala efterfrågan på olja har nått sin topp, kallat ”peak oil”, och att fossilbränsleindustrin nu står inför en långsam men oundviklig nedgång under de kommande decennierna.

Enligt rapporten kommer effekterna av coronapandemin leda till att efterfrågan nu kan börja sjunka i absoluta termer för första gången i modern tid. I kombination med ett politiskt tryck att växla över till förnybara energikällor tror BP, som det mest sannolika scenariet, att efterfrågan på olja sjunker med 55 procent under de närmaste 30 åren.

”Den globala efterfrågan på olja har nått sin topp...”

ATT ETT AV VÄRLDENS största oljebolag går ut och säger att vi har nått oljetoppen är naturligtvis remarkabelt. Petroleum som råvara går en tynande tillvaro till mötes och i stället väntar både biobaserade råvaror och, förstås, elektrifiering.

Det innebär att vi inte bara ser en rasande snabb teknisk utveckling av vad oljor och drivmedel ska klara av, utan också ett skifte av vad de innehåller för råvaror. I den här specialtidningen djupdyker vi i vilka trender som styr utvecklingen av våra oljor och drivmedel och vad som väntar runt hörnet.

Trevlig läsning!

DANIEL ÖSTLUND
Chefredaktör
Motormagasinet

En samproduktion av:
MOTORMAGASINET
LEVERANSTIDNINGEN ENTREPRENAD
TRAFIKFORUM
TRANSPORT & LOGISTIK I DAG

Nordiske Medier, Sundbybergsvägen 1, 171 73 Solna • Framsidesbild: Shutterstock • Tryck: V-tab • Layout: Susanne Win



INNEHÅLL

- 4 Aktuellt
- 6 Rätt olja viktigare än bra olja
Oljan i motorn har många uppgifter. Rätt specifikationer krävs för att oljan ska göra det som det är tänkt.
- 8 Så tas spilloljan tillvara
Spillolja som förr i värsta fall hälldes i avloppet tas nu omhand av diverse aktörer och återförs till kretsloppet.
- 10 Minskat oljeberoende i coronans spår
Forskaren André Månberger tror att oljans dominans inom transportsektorn kommer att minska.
- 12 Tunna oljor i fordon och maskiner
Tunnare oljor leder till längre bytesintervaller och minskad bränsleförbrukning i fordon och maskiner, menar Fuchs Nordic.
- 14 Rätt kaliber i automatlådan
Automatiska transmissioner kräver oljor som är så komplexa att de ibland betraktas som en reservdel.
- 16 Framtidens drivmedel
Sveriges Bussföretag slåss för fortsatt skattebefrielse för HVO som är det alternativ som är enklast att implementera.
- 18 Ursprungsmärk alla drivmedlen
Gröna Bilister framhåller ursprungsmärkning och regionala drivmedelslösningar i debatten om de nya alternativa drivmedlen.



Shell ECO-Pack



Anders Gustavson på Gustavson Bil i Norrköping har provat nya Shell ECO-pack och är mycket positiv!



”När man driver allbilsverkstad är behovet av olika oljekvaliteter större än om du driver märkesverkstad. De vanligaste kvaliteterna har jag på fat, men det blir ändå många kompletteringar.

Historiskt har jag jobbat mycket med småförpackningar, men de är både relativt dyra och dessutom mindre bra ur miljösynpunkt då det blir mycket tomma flaskor och dunkar

Med Shell ECO-pack har jag skapat en bättre affär, jag kastar mindre plast och jag har även minimerat det ofrånkomliga svinnet som det alltid blir med småflaskor.

Hela konstruktionen är gedigen och den väcker dessutom en hel del positiv uppmärksamhet hos mina kunder.

Jag kan varmt rekommendera Shell ECO-pack, som en kostnadseffektiv, enkel och smidig lösning för de som serverar många olika bilmärken!”

NYA GENERATIONEN OLJEBAR

- Shells högkvalitativa motoroljor i 20-liters förpackning, med robust tappkran.
- Enkel påfyllning, direkt ner i graderad oljekanna.
- Mer ekonomiskt jämfört med mindre förpackningar.
 - Minimalt med svinn.
- Tom ECO-Pack plattas ihop och återvinns som plast.
 - Sortiment som täcker ca 95% av behovet för viskositeterna 0W-30 och 5W-30!

KYLVÄTSKAN TILL ALLA BILAR!

Blandbar med **ALLA** färger och **ALLA** typer av kylvätska

- Officiellt godkänd som originalfyllning till ledande biltillverkare som **Ford, GM och Toyota.**
- Prestone har testats och är kompatibel med alla OEM coolants i hela världen, **med garanti!**
- Som marknadsledande i USA är Prestone garanterad att **fungera med alla bilar.**



Prestone

Marknadsförs av
Ferdelt Trading AB
08-749 35 50
kundkontakt@ferdelt.se
www.ferdelt.se

KONTAKTA DIN SÄLJARE

Norr
Väst/ Syd
Mälardalen/ Öst

Patrik Moberg
Anders Sandin
Johan Arwenhed

070-625 14 67
073-054 60 45
070-570 99 56

patrik.moberg@conaxesstrade.com
anders.sandin@conaxesstrade.com
johan.arwenhed@conaxesstrade.com

conaxess
TRADE



Lättare dunk bättre för miljön

☉ Att hantera en femlitersdunk med motorolja utan att spilla är inte lätt. Det har Total Sweden tagit fasta på när företaget lanserat The new lub project.

Enligt Total är fördelarna många med den nya förpackningen som väger 15 procent mindre. Den nya dunken är enligt marknadsföringen lättare att transportera, mer bekväm

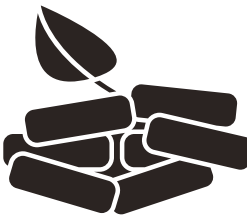
att hantera, ger mindre spill och är bättre för miljön.

– Projektet innebär att vi kan erbjuda ännu bättre produkter till våra kunder och göra deras vardag lite enklare. Det går också helt i linje med vår ambition om att minska den påverkan vår verksamhet har på miljön, säger Tommy Söderberg, försäljningschef Total Sweden.



Övertar all oljedistribution

☉ Klintberg & Way Parts är Europas ledande grossist av reservdelar och tillbehör till amerikanska fordon. Nu tar företaget över all distribution och försäljning av olja i Sverige från All American i Mantorp som bland annat distribuerar varumärket Philips 66.



Handelsplatsen Baltpool etablerades i Litauen 2013.

Transparenta priser på biobränsle

Svebio har inlett ett samarbete med det statliga litauiska företaget Baltpool. Med en digital handelsplats för fasta biobränslen, flis och pellets kan handeln i Östersjöregionen utvecklas och det skapas en mer transparent prisbildning.

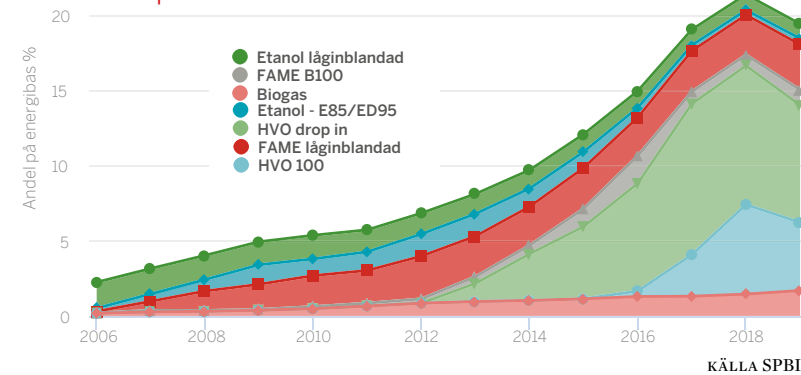


Ökat intresse för olja från däck

☉ Scandinavian Enviro Systems har under det senaste året märkt ett ökat intresse för den olja, så kallad pyrolysolja, som bolaget med hjälp av sin egenutvecklade teknologi kan utvinna ur uttjänta däck. Ett uttjänt däck kan innehålla så mycket som 50 procent olja och eftersom oljan till stor del kommer från naturgummi har den högt så kallat bioinnehåll.

– Baserat på marknadens gensvar och våra egna beräkningar bedömer vi att oljan som återvinns ur uttjänta däck kommer att kunna bidra till att kraftigt öka intäkterna från återvinningsanläggningar baserade på vår teknologi, säger Thomas Sörensson, vd för Enviro.

Andel förnybara drivmedel i transportsektorn



KÄLLA SPBI
Grafen visar hur stor andel respektive förnybart drivmedel bidrar med i transportsektorn. Olika drivmedel har olika energiinnehåll och för att få jämförbarhet har levererade volymer räknats om till energi och grafen visar andelen på energibasis.



Vätgaståg på försök i Wien

☉ Den österrikiska federala järnvägen ÖBB testar för första gången ett vätgaståg i passagerartrafik. Testet genomförs fram till slutet av november i huvudstaden Wien. Coradia iLint, som byggs av Alstom i Salzgitter, Tyskland, använder bränsleceller, som är placerade på tåget, för att omvandla väte och syre till elektricitet, och därmed minska utsläppen till noll.

Marcus Andersson • Mattias Nord • Yngve Lindh • Lars-Göran Persson

SVERIGES BÄSTA SMÖRJRÅD

Med personlig rådgivning, med support nära på dygnet runt och med ett stort tekniskt kunnande guidar vi dig rätt bland smörjmedel och maskiner. Det är därför vi är Sveriges bästa smörjråd.

010-556 80 00 • support@agrol.se

DIN MASKIN. VÅRT INTRESSE



ENDA OLJAN SOM VÅGAR GE 50 000 MILS MOTORGARANTI.

Vi på Midland är trygga med att ge Sveriges längsta motorgaranti, 10 år eller 50 000 mil, till dina servicekunder.

Med över 15 års erfarenhet av motorgaranti och vägassistans vet vi och våra verkstadskunder att Midlands motoroljor levererar rätt kvalitet för att motorerna ska hålla längre. Färre skador och fler servicearbeten alltså.

Krångligt? Inte alls. Dina servicekunders motprestation är att vara lojala till din verkstad och bilmärkets serviceintervaller. Din motprestation är Midland oljor i verkstaden.

Du fokuserar på att sälja verkstadsarbeten och öka försäljningen. Och Midland håller koll på att dina kunder kommer tillbaka till dig på rätt intervall.

Det löser vi genom ett intelligent kallelsesystem med automatisk kunduppföljning kallat Midman.

Nu söker vi fler verkstäder som vill öka sin servicegrad och serviceförsäljning.

Ring 031-725 34 00.

midman POWERED BY
Midland

AutoLubes



Auktoriserad distributör av Castrol



Autolubes Nordic AB marknadsför och säljer Castrols smörjmedel till den svenska och norska fordonsmarknaden och är Castrols utvalda ambassadörer och strategiska samarbetspartner.

Vi kan erbjuda Castrol produkter till

Personbilar • Motorcyklar • Lätta transportbilar • Tunga transportfordon • Entreprenadmaskiner • Lantbruk • Industri

☎ 08-39 10 05 ✉ kundservice@autolubes.se 🏠 www.autolubes.se

FRIGÖR MOTORNS VERKLIGA PRESTANDA

FRIKTION KAN SLÖSA BORT UPP TILL 10 % AV MOTORPRESTANDAN.

CASTROL EDGE MED FLUID TITANIUM TECHNOLOGY OMVANDLAR SIN STRUKTUR FÖR ATT VARA STARKARE UNDER TRYCK OCH MINSKAR PRESTATIONSHÄMMANDE FRIKTION MED 20 %*.

*I genomsnitt, avrundat till närmaste heltal. Jämfört med samma olja utan Fluid TITANIUM. Produkterna som testades utgjorde 75 % av såld volym under 2017.



castrol.se

IT'S MORE THAN JUST OIL. IT'S LIQUID ENGINEERING.



Rätt olja viktigare än bra olja

Oljan i motorn har många uppgifter. Rätt specifikationer krävs för att oljan ska göra det som det är tänkt.

TEXT DANIEL ÖSTLUND

Smörjning är långt ifrån motoroljans enda uppgift. Oljan ska också tvätta rent, skydda mot korrosion, täta packningar och transportera bort överskottsvärme. Motorolja har faktiskt ett ganska tufft jobb.

Den kemiskt intresserade kan roa sig med kunskapen att motorolja huvudsakligen består av kolvätekedjor som är mellan 18 och 34 kolatomer långa. Men alla oljor är inte likadana och den kanske största skiljelinjen går mellan mineralolja och syntetisk olja.

I en konventionell mineralolja får man fram dessa på samma sätt som man utvinnet bensin och diesel ur råolja: antingen genom kolonndestillering eller genom så kallad "hydro cracking", eller crackning, där man klipper av längre kolvätekedjor till lagom korta. Då kan man också kontrollera vad man får för resultat och därigenom skräddarsy kvaliteten på ett bättre sätt.

”

Nästan all oljeutveckling sker i dag baserat på HC-olja.

Oliver Kuhn, Liqui Moly



Dessa så kallade HC-oljor betecknas ofta som syntetiska, 100 procent syntetiska eller som syntetiska blandningar. Det berättar Oliver Kuhn, ställföreträdande chef för oljelaboratoriet hos smörjmedelstillverkaren Liqui Moly.

– Nästan all oljeutveckling sker i dag baserat på HC-olja. Många oljespecifikationer kan bara uppfyllas med HC-olja, säger Oliver Kuhn.

Men så får man inte fram "äka" syntetiska oljor. De tillverkas av sammanslagna kolväten från naturgas, eller från polyalfaolefiner, så kallad PAO-olja, eller också består de av syntetiska estrar, molekyler som bland annat kan användas för att ge smak åt godis. Men syntetoljeestrar är förstås framtagna för ett annat syfte.

– Det är den klassiska syntetiska oljan som kom ut på marknaden under 1970-talet. Den är kemiskt ganska ren och därmed mycket högpresterande men också mycket dyr att tillverka. Nästan all oljeutveckling sker i dag baserat på HC-olja. Många oljespecifikationer kan bara uppfyllas med HC-olja, säger Oliver Kuhn.

Men det är inte allt. Ungefär en femtedel av motoroljan består av olika tillsatser som förbättrar viskositeten vid höga temperaturer, rengöringsmedel som tvättar bort avlagringar, korrosionsinhibitorer som motverkar rost och alkaliska tillsatser som motverkar sura oxidationsprodukter. Därtill kommer tillsatser som förhindrar skumbildning, förhindrar läckage och sänker oljans stelningstemperatur.

SÅ BASOLJAN OCH TILLSATSERNA ger tillsammans motoroljan de egenskaper som ska se till att uppfylla de givna specifikationerna. Och de kan se väldigt olika ut beroende på vem det är som har byggt bilen och motor. Det är viktigt att det blir rätt, för även en bra olja kan vara ett katastrofalt val i fel motor. Det förklarar Peter Sjödin, affärsområdeschef för Gulf hos C. Hansen Group, som är licenstagare av varumärket Gulf i Sverige som innefattar smörjmedel och bränslestationer:

– Tidigare kunde man ha en olja till allting, som funkade för alla bilar. Så är det inte längre. Motorerna blir allt mer specifika och ställer särskilda krav på vilken olja man håller i.

specifika och ställer särskilda krav på vilken olja man håller i.

Olika klassningar, som de hos ACEA, API och inte minst tillverkarnas egna specifikationer, mäter olika saker och ställer olika krav. Vissa tittar på bränsleekonomi, andra på skydd mot slitage och ytterligare andra på katalysatorpåverkan. Med fel olja kan man få problem med slitage, koks bildning eller avgasrening.

– Förr i tiden kunde man bara ta den finaste oljan som fanns, och så var det bra med det. Men i dag är det känsligare, man måste inte bara ha en bra olja utan man måste ha rätt olja. Det enklaste man kan göra är att följa exakt den specifikation som står i manualen. Vi brukar säga att olja inte är en servicedel, utan en reservdel, säger Peter Sjödin.



Peter Sjödin, C. Hansen Group.

OLIKA TILLVERKARE HAR alltså olika specifikationer som oljan ska uppfylla. För att få den godkänd kan oljeleverantören antingen skicka sin olja till respektive tillverkare för godkännande. Eller så kan man blanda oljor efter färdiga recept från basoljetillverkare och additivtillverkare. Då får man en olja som på papperet kanske möter tillverkarens krav, men utan att ha fått dennes godkännande.

Och i verkligheten kan man som oljeleverantör ha följt receptet men snålat in på dyra ingredienser genom att köpa sådana som är billigare. Oljan uppfyller då inte kraven för att kunna behålla nybilsgarantin. Det förklarar Johan Lind, sales direktor på Lukoil Lubricants i Norden:

– Skillnaden är att man har ett godkännande från biltillverkaren att oljan uppfyller deras krav samt att den är testad av dem.

För att kunna bli en tillverkare av godkända oljor måste även fabriken granskas av respektive biltillverkare för att de ska kunna se att fabriken arbetar i enlighet med de krav som ställs. En godkänd olja är viktig för att kunna möta garantikraven från biltillverkaren.

– Om en bilmotor skulle gå sönder kan tillverkaren begära en oljeanalys för att kontrollera om man har använt en godkänd olja så att garantin är intakt, berättar Johan Lind.

Rätt olja i rätt motor, alltså. Annars kan det gå alldeles snett. ●



Johan Lind, Lukoil Lubricants.



Tidigare kunde man ha en olja till allting, som funkade för alla bilar. Så är det inte längre. Motorerna blir allt mer specifika och ställer särskilda krav på vilken olja man håller i.

Spill inte spilloljan

Landets fordonsverkstäder byter tusentals liter motorolja och andra smörjmedel årligen. Det som förr i värsta fall hälldes i avloppet tas nu omhand av diverse aktörer och återförs till kretsloppet.

TEXT TORBJÖRN LUNDGREN

I SYNNERHET MOTOROLJA bör och ska bytas med lämpliga intervaller, i regel reglerade i bilmärkenas service-scheman. Eftersom motoroljan förbrukas i olika mån beroende på motor och förorenas av sot och partiklar byter man olja och oljefilter för att motorn ska fungera bra och helt enkelt leva längre.

Återvinningsjätten Ragn-Sells samlar in 40 000 ton spillolja årligen. Bara hos samarbetspartnern Mekonomens verkstäder tar man in 3 000 ton per år. Spilloljan renas med de tre tekniker man använder sig av.

1. Termisk behandling
2. Kemisk behandling
3. Mekanisk behandling

Dessutom tar man vara på oljefiltren, drygt 1 000 ton årligen från personbilar, lastbilar och arbetsfordon. Från filtren utvinns metallen, 50 procent, filterpappret, 35 procent och, förstås, olja, 15 procent. Ragn-Sells tågfraktar sedan spilloljan till Tyskland där den renas, regenereras och kan användas på nytt som basolja. Man återvinner 75 procent. En något högre kvalitet av spillolja båtfraktas till Finland och där kan man återvinna 95 procent.

– När vi berättar för verkstäderna att deras olja kan återvinnas blir det ofta en aha-upplevelse, många vet inte att deras oljerester kan bli till ny basolja av hög kvalitet, säger Maria Kosinski, group portfolio manager på Ragn-Sells som driver konceptet som heter "Hållbar Verkstad".

DET ÄR FÖRSTÅS INTE BARA Ragn-Sells som har insamling och återvinning av spillolja på repertoaren.

Företaget Suez leder möjligen tankarna någon annanstans än spillolja och ursprunget är faktiskt det samma som Ferdinand de Lesseps kanalbolag med samma namn.

Suez spillolja transporteras på fat, dunk eller i tankbil direkt till behandlingsanläggning hos mottagare eller till mellanlager för farligt avfall. I första hand går spilloljan till materialåtervinning. I andra hand används oljan till energiåtervinning genom att renas från slam och vatten.



Ragn-Sells samlar in 40 000 ton spillolja årligen. Bara hos Mekonomens verkstäder tar man in 3 000 ton per år.



Suez transporterar spilloljan på fat, dunk eller i tankbil till behandlingsanläggning. I första hand går spilloljan till materialåtervinning.

Mineraloljebaserade och syntetiska smörjor lämpar sig väl som råvara vid framställning av ny basolja. Vid förbränning bildas energi som används till el och fjärrvärme.

Dock kan inte vem som helst börja elda med spillolja, vilket Naturvårdsverket noga understryker på sin hemsida: "Spillolja innehåller tungmetaller och får bara förbrännas i pannor som uppfyller kraven i förordningen (2013:253) om förbränning av avfall. Dessa krav är så höga att färre än 80 stycken stora anläggningar i landet uppfyller kraven. Trots det säljs spillolja och används i alloljepannor eller pannor utrustade med alloljebrännare. Det kan ge stora utsläpp av metaller och andra miljögifter."

Sannolikt kommer mängderna med spillolja minska i takt med en ökad elektrifiering av fordonsparken. Men det gör det inte mindre viktigt att ta hand om spilloljan på ett säkert och miljövänligt sätt.

– Utöver alla andra miljöaspekter som finns gällande olja är det mycket CO2-krävande att ta upp råolja ur jorden, det steget faller ju bort här. Bara på den spillolja vi skickar till Tyskland spar vi 10 000 Thailandsresor per år i CO2-utsläpp jämfört med jungfrulig olja, säger Maria Kosinski på Ragn-Sells. ●



Maria Kosinski, Ragn-Sells



Total presenterar ny förpackning



Total Sweden är stolta över att kunna presentera «The New Lub Project». För oss på TOTAL är kundnöjdhet högsta prioritet och vi strävar kontinuerligt efter att förbättra oss, våra produkter och våra tjänster. Syftet med projektet är att optimera våra förpackningar och vårt produktsortiment med smörjmedel till fordonsbranschen, där vår kända produktserie TOTAL QUARTZ ingår. Vi har bl.a. gjort det lättare att känna igen våra produkter och med den nya ergonomiska designen är produkterna också enklare att hantera.

VILL DU VETA MER? BESÖK WWW.TOTALSWEDEN.SE ELLER KONTAKTA VÅRA LOKALA EXPERTER:

Andreas Broström
Regionchef norr
Smörjmedel - Auto
0702 27 09 69
andreas.brostrom@total.com

Matz Rylander
Regionchef syd
Smörjmedel - Auto
0706 01 50 90
matz.rylander@total.com

Andreas Skarstedt
Regionchef väst
Smörjmedel - Auto
0702 20 19 17
andreas.skarstedt@total.com

Tommy Söderberg
Försäljningschef
Smörjmedel - Auto
0703 40 07 74
tommy.soderberg@total.com

Minskat oljeberoende i coronans spår

Oljans dominans inom transportsektorn kommer att minska, tror forskaren André Månberger.

TEXT NELLA BERGSTRÖM

OLJEBRANSCHEN VAR EN av de första som påverkades när reseförbud och andra restriktioner infördes i spåren av coronakrisen. Efterfrågan minskade drastiskt samtidigt som oljetornen fortsatte producera olja i samma takt som förut, vilket ledde till stora oljelager som inte såldes. Priset rasade, olönsam utvinning upphörde och nyetableringar och investeringar sköts på framtiden.

– Om eller när efterfrågan stiger igen kommer de stora lagren att minska samtidigt som vi kraftigt har dragit ner på mängden ny olja som pumpas upp. Det kan leda till oljebrist och prishöjningar, säger André Månberger, forskare i miljö- och energisystemanalys på Lunds universitet.

Prishöjningarna kan i sin tur leda till dyrare mat, bland annat beroende på att olja används i hög grad i dagens jordbruk. Traktorer och tröskor drivs på diesel och konstgödsel tillverkas med hjälp av fossil gas.

– Olika länder är olika känsliga för prishöjningar och värst är det för fattiga länder som behöver importera både mat och olja.

SVERIGE ÄR INTE EXTREMT oljeberoende i dag; efter att vi har slutat värma våra hus med det svarta guldets behövs oljan främst för sjöfart, plasttillverkning och tunga transporter. Persontransporterna är redan på god väg att frigöra sig från oljan, mest med hjälp av eldrivna fordon. Elmotorer är dessutom mer effektiva än förbränningsmotorer, så skiftet är rimligt på flera sätt. Men dieseln i de tunga transporterna kan inte ersättas av el så lätt, menar André Månberger. – Batterierna i en lastbil måste vara väldigt



André Månberger.

stora och tunga för att räkna någon längre sträcka, och då blir de så tunga att bilens övriga lastkapacitet minskar för mycket. Forskning pågår men vi är inte framme än.

Däremot finns spännande försök med elvägar, både i form av luftburna och nedgrävda ledningar, och magnetvägar, men för att de ska fungera storskaligt krävs harmonisering mellan olika standarder och metoder. Inom sjöfarten pågår småskaliga projekt med batterier och alternativa bränslen, men även här krävs mer forskning.

ANDRÉ MÅNBERGER VILL INTE uttala sig för tvärsäkert om hur efterfrågan på olja kommer att se ut framöver, men menar att dess dominerande roll inom transportsektorn troligen kommer att minska, vilket i grund och botten är bra. Samtidigt är det svårt att sja om utvecklingen i andra länder.

– I västvärlden planar bilanvändningen ut, men i utvecklingsländer vill allt fler människor ha bilar och bättre standard. Då kan oljan bli mer eftertraktad igen. Vad man kan se är dock att vi historiskt har haft upp- och nedgångar i oljepriset men att vi över tid använder oljan mer effektivt

Minskat efterfrågan

- Efterfrågan på olja har enligt Internationella energirådet, IEA, sjunkit med 19,9 miljoner fat per dag 2020, jämfört med samma period förra året.
- För hela 2020 förutspår IEA en nedgång med 8,1 miljoner fat per dag.
- Nästa år väntas efterfrågan öka med 5,7 miljoner fat per dag.
- Oljepriset har gått ner 40 procent hittills i år.

FOTO MICKES PHOTOS / SHUTTERSTOCK.COM



FOTO SWINSTO101

än förr. Vi får alltså ut mer nytta av den olja vi använder.

– Vi har redan i och med pandemin tvingats tänka om, vilket kan spilla över på olje användningen. Möten hålls via länk i stället för att flyga långt, folk jobbar hemma i stället för att åka bil, vi upptäcker nya sätt att leva på. Samtidigt ser vi hur pandemin har gjort att många väljer bilen i stället för kollektivtrafiken, kommer det att fortsätta även senare? Vi står inför en brytningstid. ●

Oljebranschen var en av de första som påverkades i spåren av coronakrisen. Efterfrågan minskade samtidigt som oljetornen fortsatte producera olja i samma takt som förut



DRIVEN BY PASSION

Gulf marknadsförs av C. Hansen Group AB

HANSEN GROUP
Since 1966

Tel. 08-474 50 60

www.gulfoil.se

Tunna oljor till tunga fordon och maskiner

Branschen har hittills varit rätt svårflirtad men Fuchs Lubricants hoppas att fler ska våga välja den nya generationens motorolja.

TEXT ULRIKA ANDERSSON

DEN TEKNISKA UTVECKLINGEN har gått i en rasande takt under de senaste decennierna, inte minst när det gäller tyngre fordon och entreprenadmaskiner – och deras motorer.

Motorerna ska uppfylla allt strängare krav på emissioner och bränsleförbrukning. Därmed ökar även kraven på de oljor som används i motorer och transmissioner.

En liknande utveckling har skett på personbilssidan, där man snabbt gått över till modernare tunna motoroljor.

Åkare och entreprenörer har varit mer svårflirtade och det är synd tycker Johan Bolkéus, produktchef på Fuchs Lubricants Nordic.

– Jag hoppas att fler ska våga välja de tunnare oljorna – som ju är anpassade för tyngre fordon, säger han.

Han hävdar att de tunnare oljorna inte bara är bra – han anser att de till och med är bättre än de konventionella oljorna med högre viskositet och att det dessutom gäller även för äldre maskiner.

– Det går alltid att köra på bättre oljor, att maskinen är 15 år gammal är inget skäl att låta bli – även gamla maskiner kan dra nytta av att minska sin bränsleförbrukning och och köra enligt de maximala bytesintervall tillverkarna rekommenderar.

DEN TRADITIONELLA HÖGVISKÖSA (TJOCKA) motoroljan, gör fortfarande sitt jobb – men inte lika bra som nyare oljor, hävdar Johan Bolkéus.

Han säger till och med att motoroljor av äldre snitt riskerar att förkorta livslängden på de katalysatorer och partikelfilter som finns i dagens motorer.

Varför ska man då välja tunnare oljor? Fuchs Nordic lyfter bland annat fram den högre kvaliteten som leder till längre bytesintervall och minskad bränsleförbrukning – något som kan vara av stor vikt när det gäller lastbilar och entreprenadmaskiner.

– Tunga dieselfordon drar mycket bränsle och bara någon procents minskning betyder att man kan spara mycket pengar, konstaterar Johan Bolkéus.

En annan fördel uppges vara att tunnare oljor är mer lättpumpade.

– När det är kallt går de snabbare in i motorn för att smörja och skydda, säger Johan Bolkéus.

Men skyddar tunna oljor verkligen lika bra mot slitage? Slits inte motorn i förtid utan en tjock olja som skydd?

– Nej, eftersom de tunna oljorna kommer snabbare ut i



Dagens tunga maskiner och lastbilar har avancerade motorer – som behöver avancerade oljor.



– Många vet inte att tunnare motoroljor fungerar utmärkt också i tunga maskinparker, säger Johan Bolkéus.

FOTO ULRIKA ANDERSSON

motorn blir slitageskyddet till och med bättre, svarar Johan Bolkéus.

DEN NYA GENERATIONENS OLJOR ska vara tåligare, med lägre viskositet och med helt andra temperaturegenskaper – de ska till exempel klara av sina smörjande uppgifter även vid riktigt höga temperaturer.

– Oljor blir tunnare ju varmare det blir i motorn, det löser vi genom att tillsätta ett speciellt tillsatsmedel som minskar oljans tendens att förtunnas. Detta ”rullar ihop sig” när det är kallt och ”fäller ut sig” när det blir varmt, säger Johan Bolkéus.

Att använda sig av syntetiska oljor i stället för mineraloljor är ett annat sätt att lösa problemet.

– Syntetiska oljor behåller sin tjocklek bättre, en annan fördel är att de oxiderar mindre när det blir varmt, säger Johan Bolkéus.

Huvuddelen av de oljor som tillverkas och säljs är dock baserade på mineraloljor.

– Priset på mineralolja är betydligt lägre, konstaterar Johan Bolkéus.

Han tror dock att de syntetiska oljorna kommer att vinna mycket mark i framtiden.

– Maskinerna blir allt mer avancerade, då behövs det specialiserade produkter baserade på syntetiska oljor och det

gäller även för fordon och maskiner ”off road”.

När oljan gjort sitt inne i motorn är den normalt sett bemängd med rester från förbränningen och måste behandlas som farligt avfall.

Bland annat därför är den svår att återvinna, men det finns andra sätt att kräma ut mer ur produkten, menar Johan Bolkéus.

– På industrisidan har man börjat se över möjligheterna att rekonditionera använd olja, det går inte med motorolja men det finns inget som säger att man måste slänga den efter 500 timmars arbete.

REGELBUNDNA OLJE- OCH LIVSCYKELANALYSER skulle kunna minska behovet av oljebyten, förklarar Johan Bolkéus som siar om en spännande framtid där motoroljans maximala prestanda kan utnyttjas fullt ut.

– Titta i instruktionsboken och se hur länge tillverkaren tillåter att man kör innan oljan måste bytas – i stället för att byta efter 250 timmar av gammal vana.

– Då kan man kanske köra den i 500 timmar.

Oljeanalyser kan vara ett bra sätt att följa upp både oljans och motorns kondition om man vill få bekräftat att det längre intervallet faktiskt fungerar, tillägger han.

– På så sätt kan man utnyttja oljan till max och inte slänga den när det är kanske 30–40 procent kvar i den. ●



Oljorna måste hanteras på rätt sätt om de ska prestera maximalt.

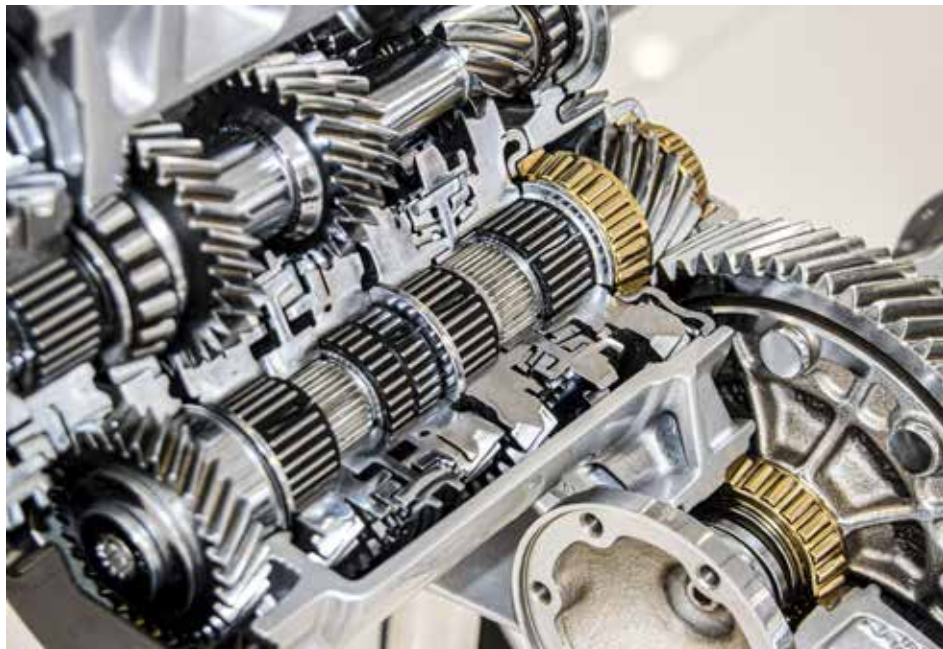
FOTO FUCHS LUBRICANTS NORDIC

Ordning på oljan

Fuchs Lubricants tipsar om hur oljor och smörjmedel bör hanteras.

- Både fat och förpackningar ska förvaras under tak så att risken att de förorenas av vatten eller smuts minskar.
- Står faten utomhus bör de helst läggas ned och måste de stå bör de lutas så att vattnet rinner av.
- Använd fettsprutor med mätare, rena kannor, slutna påfyllnadskärl och fatpumpar för varje oljesort.
- Alla förpackningar bör rengöras innan de öppnas, även lock, nipplar etcetera bör rengöras innan det är dags att smörja.
- Återförslut alltid öppnade förpackningar – oljor kanske kan filtreras men förorenade fetter går inte att rena.
- Ha ständig koll på oljenivåerna – för mycket och för lite kan resultera i allvarliga problem med smörjningen och leda till dyrbara skador.
- Spill inte! Tråg och spillskydd ska finnas vid smörjmedlen, torka upp eventuellt spill direkt och använd handskar och annan skyddsutrustning.

KÄLLA FUCHS LUBRICANTS NORDIC



Dagens transmissioner kräver en olja som är oerhört komplex.



Rätt olja på rätt plats – recepten är många när varje maskin och motor behöver ett smörjmedel av exakt rätt kaliber.



FOTO TERJE BORUD

Fett är rätt för Fuchs

Smörjmedel är allt för tyska Fuchs, som sedan fem år tillbaka finns även i Sverige.

2015 KÖPTE TYSKA smörjmedelstillverkaren Fuchs Statoil smörjmedel. Därmed föddes Fuchs Norden och Statoils gamla produktprogram harmonierade med Fuchs sortiment.

Fuchskoncernen, som har mer än 85 år på nacken, tillverkar och säljer smörjmedel och hydraulvätskor, till exempel för fordon och för industrin, smörjfett och andra kemiska produkter.

Det nordiska centret för forskning och utveckling flyttades nyligen till företagets nybyggda smörjmedelsanläggning i Västerhaninge. Den nordiska utvecklingsavdelningen ser också till att dra nytta även av de internationella resurserna: Fuchs har verksamhet över hela världen och i basen i Mannheim finns en stor forskningsavdelning, förklarar produktchef Johan Bolkéus. Han noterar dock också att det finns en del Nordenspecifika produkter, utvecklade i Sverige.

– Vi har till exempel en hydraulolja som tål kallt klimat och nedbrytbara biologiska oljor, som är viktiga för oss i Norden.

Det svenska huvudkontoret finns i Stockholm, Fuchs Norden har dessutom kontor i Finland, Danmark och Norge, och lager i Norge och Finland.

SOMMAREN 2020 FLYTTADES produktionen från den gamla fabriken i Nynäs-

hamn till en helt ny anläggning i Västerhaninge.

– All produktion och transport av varor sker nu därifrån. Lagret ligger i flyttfas II och är fortfarande kvar i Eskilstuna men kommer att flyttas över till nya fabriken i Västerhaninge under november i år, säger Åsa Stranger, marknadschef på Fuchs Lubricants Nordic.

– Vi har nu en hypermodern produktionsanläggning och huvudtillverkningen för den nordiska marknaden sker där – det är viktigt för oss att finnas nära kunderna, konstaterar Johan Bolkéus.

Han lyfter också fram företagets återförsäljare, som finns från Kiruna i norr till Tomelilla i söder.

– Det är oerhört viktigt för oss att ha duktiga återförsäljare – det är de som känner kunderna lokalt och vi jobbar hårt för att ha den kompetens som krävs för att de ska klara det. ●

FOTO FUCHS LUBRICANTS



Sommaren 2020 flyttades produktionen från den gamla fabriken i Nynäshamn till en helt ny anläggning i Västerhaninge. Här hanteras ungefär 750 oljor och smörjmedel.

”Oljan har blivit en del av funktionen”

Automatiska transmissioner kräver oljor som är så komplexa att de ibland betraktas som en reservdel.

DET ÄR VIKTIGT ATT MOTOROLJAN är av rätt kaliber. En ännu mer krävande produkt hittar vi i växellådan – automatiska transmissioner kräver en ATF (Automatic Transmission Fluid), en transmissionsolja som ska uppfylla en rad motstridiga funktioner.

– En ATF är otroligt komplex, säger Johan Bolkéus, produktchef på Fuchs Lubricants Nordic.

Växellådan rymmer en hel rad komponenter som ligger i ett smörjande oljebad.

Oljan ska dock också erbjuda rätt friktion när lameller, kugghjul, momentomvandlare, planetkugghjulssatser, centrifugaloljepump, tätningar med mera samverkar.

– Blir det inte rätt kan det slira eller hugga, oljan blir nästan en inbyggd del av maskinens konstruktion, säger Johan Bolkéus.

För tunga maskiner heter denna produktgrupp formellt sett, ”oljor för hydraultransmissioner” och dessa oljor har fått hänga med i många tekniska svängar under de senaste åren.

– Den tekniska utvecklingen har gått fort – det blir allt komplexare konstruktioner, växellådorna är till exempel inte lika stora längre, växlarorna blir därför mer belastade och vi måste få fram oljor som klarar både den högre belastningen och de högre temperaturerna, kommenterar Johan Bolkéus.

ATF-oljorna är ibland så specifika att det bara finns en enda godkänd produkt – som då betraktas som en reservdel.

– Oljan har blivit en del av funktionen, förklarar Johan Bolkéus.

ATF-OLJORNA SKA TILL EXEMPEL ha både hög förmåga att bibehålla sin friktionskaraktäristik och god skjuvningsstabilitet, de ska vara flytande även när det är kallt och stå emot oxidation.

Väljer man fel ATF kan det leda till slirning eller hugg vid acceleration, svårighet att växla, alltför kraftig nötning av komponenter och i värsta fall ett totalt växellådshaveri, noterar Fuchs Nordic.

– Det är jätteviktigt att använda en ATF-olja som är byggd just för den maskinen, blir det fel kan det leda till reparationer som kostar hundratusentals kronor, fastslår Johan Bolkéus. ●

”
Väljer man fel ATF kan det i värsta fall leda till totalt växellådshaveri.

Johan Bolkéus

”Stirra er inte blinda på priset”

Att välja rätt olja och använda den på rätt sätt kan vara knepigare än man tror. Men det finns hjälp att få.

FÖRUT VAR DET ENKLARE, en och samma olja kanske fungerade både i motorn, i transmissionen och i hydraulsystemet. I dag är kraven betydligt hårdare och produkterna mer specifika. Den olja som hålls i motorn ska vara av exakt rätt kaliber och dessutom måste den godkännas av flera olika parter – regionspecifika normer sätter ramar, godkännande måste också inhämtas från berörda motor- och maskintillverkare.

– All olja som används i en viss motor ska uppfylla kraven som finns i tillverkarens instruktionsbok, kommenterar Johan Bolkéus, produktchef på Fuchs Lubricants Nordic.

Det kan alltså vara svårt för den enskilde maskinägaren eller åkaren att hålla koll på vad som krävs och oljeleverantörerna försöker därför hjälpa till – Fuchs har till exempel en omfattande oljeguide online, där man kan söka på maskintyp, märke med mera.

– Med utgångspunkt från varje instruktionsbok visar vi vilka oljor och smörjmedel det ska vara, säger Johan Bolkéus.

DEN SOM HAR EN större maskinpark med många olika märken, maskiner och fordon kan dock behöva mer hjälp än så.

På Fuchs finns därför en expert som är applikationsingenjör och som kan hjälpa kunderna att se över maskinparken och förslå hur oljehantering kan optimeras.

– Kanske kan man minska antalet oljor från fem till två, minska lagret och förenkla lagerhållningen, vi bistår även med teknisk support och kan göra oljepröver för att se om något är fel, säger Johan Bolkéus.

Han ser ett behov av att förenkla hanteringen och att öka kunskapen om oljor och smörjmedel.

– Generellt har oljor varit en lågprisprodukt, man ser på kronor per liter och väljer utifrån det – men det funkar inte längre, säger Johan Bolkéus.

Han råder kunderna att inte stirra sig blinda på priset.

– Det är viktigt att vara noga med underhållet och oljan är en del av det.

Johan Bolkéus lyfter också fram att minskad bränsleförbrukning och längre bytesintervaller innebär minskade kostnader – och att motorn i sig lever längre.

– En bättre olja kan bidra till att hela företaget rullar bättre. ●

Så görs oljorna

- En olja kan bestå av 2–22 ingredienser, de flesta är flytande och blandas i en mycket bestämd ordning och i rätt temperatur.
- Basen är normalt tre ingredienser: basolja, viskositetsmodifierare och additiv.
- Basoljan utgör 60–90 procent av en typisk smörjolja.
- Basoljan sätter tonen för slutproduktens flyktighet, stabilitet, flytbarhet, inre friktion och korrosionsskyddande egenskaper.
- Viskositetsmodifieraren påverkar tjockleken, och spelar stor roll för hur slutprodukten beter sig i olika temperaturer.
- Additiven är ämnen som ska se till att oljan hålls ren, klarar friktion och står emot nötning.

KÄLLA FUCHS LUBRICANTS NORDIC

Oklart om framtidens drivmedel

Vad ska bussen och andra tunga fordon köras på när de fossila drivmedlen fasas ut? Den frågan har fått olika svar genom åren och synen varierar även mellan olika EU-länder. I Sverige har HVO varit ett favoritalternativ. Problemet med HVO och exempelvis RME är att de baseras på grödor vilket ogillas av EU. Speciellt HVO har hamnat i skottlinjen eftersom drivmedlet kan tillverkas av PFAD (Palm oil Fatty Acid), en restprodukt av palmolja.

TEXT THOMAS DIETL

Sveriges Bussföretag

Hopp om fortsatt skattebefrielse

Bransch- och arbetsgivarorganisationen Sveriges Bussföretag har sedan flera år drivit på för att EU ska inta en mer tolerant inställning till flytande biodrivmedel. Ett beslut i rätt riktning väntas nu under hösten.

BLAND ANNAT SLÄSS Sveriges Bussföretag för fortsatt skattebefrielse för HVO (Hydrogenated Vegetable Oil) som är det alternativ som är enklast att implementera när det gäller bussar i beställnings- och expresstrafik.

Lars Annerberg är branschutvecklare på Sveriges Bussföretag med ansvar för bland annat frågor som rör miljö och teknik. Han här länge följt debatten om de fossilfria drivmedlen och vad som händer inom EU med de frågorna.

– Alla i branschen gillar fördelarna med HVO eftersom den fungerar i en vanlig dieselmotor utan några anpassningsåtgärder, säger han. Till det kommer att dieselmotorn är mycket energieffektiv och det även när det körs på HVO.

Enligt Lars Annerberg finns en stor efterfrågan på HVO, inte bara från bussföretag men även åkerier. Sverige konsumerar mycket stor del av den HVO som finns tillgänglig i dag.

EU gillar inte HVO – har deras inställning förändrats under det senaste året?

– Sverige har lämnat in en ansökan om att få ytterligare ett års skattebefrielse för såväl HVO som RME och etanol, alltså skattefritt under hela 2021. Problemet är att EU:s statsstödsregler kräver att vi får en dispens för fortsatt skattebefrielse. På sikt hoppas vi, att när olika EU direktiv revideras, att vi får en mer långsiktighet för förnybara drivmedel.



FOTO KERSTIN IVARSSON / SHUTTERSTOCK.COM

Dieselmotorn är mycket energieffektiv och det även när det körs på HVO.



FOTO SVERIGES BussFÖRETAG

Teknik

Lars Annerberg, branschutvecklare på Sveriges Bussföretag med ansvar för upphandlad linjetrafik, skolskjuts, miljö, teknik och tillgänglighet. Han har även koll på alternativa fossilfria drivmedel.



Biogasen har ju redan fått dispens för nästa år, hur kommer det sig?

– Litet förenklat beror det på att EU-direktiv hanterar biogas annorlunda jämfört med flytande biodrivmedel. Det är olyckligt, för kollektivtrafiken behöver alla fossilfria drivmedelsalternativ när de fossila ska fasas ut. Inget drivmedel kan ensamt ta över de volymer som det handlar om totalt.

– Våra medlemmar tycker att de som upphandlar trafik ska följa branschrekommendationerna och ställa funktionskrav på minskad miljö och klimatpåverkan och låta trafikföretaget välja lämpligaste drivmedel. Men så är det inte alltid, det förekommer att regioner och kommuner fattar beslut om vad bussarna ska köras på hos dem.

LUKOIL – snabbast tillväxt på nordiska marknaden

När Volkswagen-koncernen valde Lukoil som leverantör 2019 så var det en ytterligare bekräftelse på att kvalitet lönar sig. Ännu ett steg mot målet som sattes upp vid starten i Europa 2011, att bli den ledande oljeleverantören. Idag har Lukoil cirka 10 procent av marknaden i Norden och år 2025 ska den siffran vara 15–20 procent.

Lukoil är ett privat företag noterat på Londonbörsen. Huvudkontoret i Österrike är nav i en organisation med verksamhet över i princip hela världen och med stora kunder som, bland andra, VW, MAN, Mercedes, GM, Ford inom fordonsbranschen. Att många stora fordonstillverkare, tung industri, gruvnäring och liknande valt oljeprodukter från Lukoil handlar främst om den kvalitet företaget erbjuder. Lukoil äger själva hela processen med prospektering, utvinning, forskning, utveckling, produktion och till leverans. Det gör att omkostnader kan hållas nere vilket leder till ett attraktivt pris på marknaden för en produkt med mycket hög kvalitet.

100 ÅR AV ERFARENHET

I Sverige finns huvudkontoret för den nordiska verksamheten och det är en slimmad organisation som utvecklat marknaden sedan starten 2011. Bara sex personer men tillsammans har de över 100 år av erfarenhet från oljebranschen.

– Vi är ett sammanväst team och utan mängder av lojalitet, flexibilitet och otroligt engagemang så hade vi inte varit där vi är idag. Vi satsar mycket på personlig kontakt och snabb service till våra kunder och det kan bara göras av personal med hög servicekänsla. Berättar Johan Lind, Sales Director Norden stolt.

Att allt sker med kvalitet visar det faktum att kundlojaliteten är extremt



Johan Lind.

hög och Lukoil fortfarande har kvar 99% av kunderna sedan starten.

Sanna Lind är marknadsansvarig på Lukoil i Norden och en av dem som varit med sedan verksamheten startades och upplevt hur företaget vuxit tillsammans med sina kunder.



Sanna Lind.

– Vi började ju helt från noll och tankbilarna med olja till, bland andra, våra första kunder, LECAB BIL i Karlstad och Biljouren i Åkersberga gick med halv last. Det var inga lönsamma leveranser till en början men idag går fullastade tankbilar flera gånger i veckan från vår fabrik i Finland ut till våra kunder, säger Sanna.

Sanna och Johan konstaterar att det varit en tuff men kul tid och att Lukoil under åren sedan 2014, då företaget var mer etablerat på marknaden, har vuxit volymmässigt med cirka 30 procent årligen i Norden. Främst tack vare bästa kvalitet men också genom fortsatt fokus på att kunderna alltid ska vara nöjda. Och givetvis är LECAB och Biljouren fortfarande uppskattade kunder.

FORTSATT UTVECKLING

Lukoil ser en fortsatt stor potential på marknaden. Inom personbilsbranschen såväl som i den tunga industrin. Erfarenheter från skilda verksamheter som svensk gruvnäring och internationella fordonstillverkare ger ovärderliga samarbeten för att utveckla ytterligare bättre och mer specialiserade produkter.

– Vi har även ett stort ansvar att anpassa vår verksamhet och våra produkter till framtida miljökrav. Ett exempel är vår helt nya förpackning; Bag in Box. Den är fullt återvinningsbar och minskar plastförbrukningen med 90 procent. Något som givetvis är viktigt även för våra kunder, säger Sanna.

Med en verksamhet byggd på lokal närvaro och med det stora företags

resurser i ryggen så pekar allt på fortsatt framgång för Lukoil inte bara i Sverige utan även i Norge och Danmark där tillväxten idag är lika hög som i Sverige.

Målet på 15-20 procents marknadsandel 2025 kan mycket väl komma att överträffas betydligt tidigare när stora producenter väljer Lukoil till sina produkter.



Med LUKOIL's smörjmedels-rådgivare kan man hitta rätt smörjmedel till alla typer av fordon.

Den nya förpackningen Bag in Box är fullt återvinningsbar och minskar plastförbrukningen med 90 procent.



Lukoil ser en fortsatt stor potential på marknaden. Inom personbilsbranschen såväl som i den tunga industrin.





– En upphandling sträcker sig över många år som ingen kan överblicka i sin helhet, det är därför upphandlaren bör ställa funktionskrav som exempelvis att trafiken ska köras med fossilfritt drivmedel. Punkt.

Vad säger du om hållbart tillverkad HVO som inte är tillverkad av råvaror från palmolja?

– Jo visst, men problemet är att det vi här tycker är rätt inte gillas av andra aktörer i världen. Flera stater som satsat på palmolja har anmält EU till WTO, World Trade Organisation. De anser att EU lägger handelshinder för deras palmolja, inklusive PFAD. Det är en enormt stor exportprodukt för de här länderna som de inte vill gå miste om.

Så vilket är ditt råd till branschen – vilket drivmedelsalternativ är bäst?

– Den frågan är omöjlig att svara på även om jag personligen tror mycket på elektrifiering, säger Lars Annerberg.

Det finns ingen förbränningsmotor som kommer i närheten av den energieffektivitet vi ser hos en elbuss som går på batteri.

EN ANNAN TEKNIK som också bygger på eldrift är vätgasdrivna bränsleceller. I flera länder rullar tunga fordon, både bussar, lastbilar, ja till och med persontåg, drivna av bränsleceller.

– Som flera av våra medlemmar ser på saken är bränslecellerna långt ifrån lika energieffektiva som en batteribuss. Därför är intresset för det alternativet svagt, säger Lars Annerberg. ●



Flera stater som satsat på palmolja har anmält EU till WTO.

Lars Annerberg

Gröna Bilister

Vill ursprungsmärka drivmedel

Intresseorganisationen Gröna Bilister har länge varit aktiva i debatten om de nya alternativa drivmedlen och varit framgångsrika lobbyister. Bland annat driver organisationen kravet på att alla drivmedel ska ha en ursprungsmärkning.

MED URSPRUNGSMÄRKNING FÅR KUNDEN veta var och till viss del hur drivmedlet har producerats. Däremot vill Gröna Bilister inte lyfta fram något speciellt fossilfritt drivmedel som bästa alternativ.

– Vi anser att det är viktigt att se till att det blir rätt drivmedel på rätt plats, säger Marie Pellas, ordförande för Gröna Bilister sedan i maj 2020.

– Lösningen ligger inte i ett drivmedel utan i flera, eftersom alla hållbara drivmedel kommer att behövas i pusslet till en fossilfri fordonsflotta. Så det vi bland annat vill trycka på är just de olika förutsättningar som finns för olika verksamheter och vilka möjligheter som finns i den aktuella regionen. Sedan väljer man det drivmedel som är bäst utifrån dessa förutsättningar.

Kollektivtrafiken har bland de absolut bästa förutsättningarna för att kunna satsa på ny teknik. Därför är det viktigt att busstrafiken inte i första hand väljer den enklaste och lägst hängande frukten, vilket är biodieseln HVO, menar Marie Pellas.

I VÄSTMANLAND DÅR MARIE PELLAS bor använder kollektivtrafiken biogas. Då bidrar invånarna själva till att skaffa drivmedel åt bussen när de slänger sina matrester i bruna papperspåsar som sedan blir till biogas. Biogasen tillverkas lokalt och är både fossilfri och närproducerad.

I såväl Västmanland som Kalmar län har kollektivtrafikens val av drivmedel även möjliggjort biogastankställen för allmänheten i mer glesbefolkade områden.

Hur ska vi då tackla detta med palmoljan?

– Vi måste kunna säkerställa att vi inte direkt eller indirekt bidrar till skövling av regnskog. Den biten måste vi lösa. Och där har vi ju i dag stora möjligheter att trycka på eftersom Sverige är en stor kund av HVO globalt.

Det gäller enligt Marie Pellas att ha koll på varifrån produkten kommer och att den producerats på både ett miljömässigt och socialt hållbart sätt. Och det räcker inte att ställa krav, det är även viktigt att följa upp kraven, helst på plats.

– Ett första viktigt steg är den nya miljöinformationen om



Den nya miljöinformationen om drivmedel införs nästa år. Då kan alla se vilken klimatpåverkan drivmedlet har, samt vilka råvaror som använts i produktionen.

drivmedel som införs nästa år. Då kan alla se vilken klimatpåverkan som drivmedlet vi köper har samt vilka råvaror som använts i produktionen. Gröna Bilister har länge jobbat för att få till denna ursprungsdeklaration på våra drivmedel, ungefär som att alla livsmedel sedan länge har sin ursprungsmärkning i mataffären. Men det är synd att regeringen inte har drivit att det måste gå att få se ursprungsland vid pumpen, det är en stor brist i konsumentinformationen.

SOM MARIE PELLAS och Gröna Bilister ser på saken är ursprungsdeklaration av alla slags drivmedel nödvändig för att närma sig en mer hållbar mobilitet. Och den som kan erbjuda exempelvis svenskproducerade drivmedel ska självklart också marknadsföra det så att både stora och små konsumenterna kan välja mer närproducerade alternativ. Att vara säkra på hur biogasen har producerats i Västerås är ju betydligt enklare.

Enligt Marie Pellas går det att tillverka stora volymer HVO i Sverige.

– Det gäller egentligen inte bara HVO utan vi bör nationellt säkerställa att vi kan öka självförsörjningsgraden av alla fossilfria drivmedel och minska vårt importbehov av biodrivmedel. Att öka produktionen här i Sverige är mycket angeläget.

– Då kan HVO:n förhoppningsvis produceras av mer enkelt spårbara skogs- och avfallsbaserade råvaror. ●

Hemligheten med våra oljor.

”Okej, vi har ett brett utbud för de flesta branscher. Men när vi frågar våra kunder är det snabba leveranser och personlig service de värdesätter mest.”

Tomas Rosenquist
contact@smorjmedelsdepan.se
08-771 09 95

SDN

Smörjmedelsdepan^{SDN}

PARTNER
TILL:



DIN LEVERANTÖR AV SMÖRJMEDEL

Hos oss hittar du oljor och smörjmedel till alla slags fordon och industrier. Vi hjälper dig hitta just den olja du söker.

Ring oss! 08-771 09 95

Komplett lager. Dagliga leveranser | contact@smorjmedelsdepan.se | www.smorjmedelsdepan.se



Hållbart

Marie Pellas är kulturgeograf och arbetar med hållbar mobilitet främst inom mobility management.

ETT KOMPLETT SMÖRJMEDELS- SORTIMENT

Från en liter till en tankbil

Genom samarbeten med våra leverantörer har KGK ett oslagbart erbjudande inom smörjmedel. Vi kan erbjuda en komplett lösning med produkter för alla tänkbara behov. Allt från förpackningsstorlekar som är anpassade för vår marknad till de branschspecifikationer som krävs för att vara en komplett leverantör.

Vill du ha en offert på marknadens bästa totalerbjudande?
Tag kontakt med oss på KGK!

POWERED
by KGK

KG Knutsson AB Info@kgk.se

För offert och mer information om vårt erbjudande, kontakta oss på tel. 08-92 30 00