

Ökande problem med dieselbakterier: Vem bär ansvaret?

2009-10-05 15:33, Uppdaterad: 2009-10-12 15:46

Många åkerier har fått problem med bakterier i bränslesystemet. Med igenslammade filter och injektorer. Följden har blivit stora kostnader för rengöring och stillestånd. Vem har det yttersta ansvaret?

Vem vill inte köra miljövänligt? Men biodiesel med tillsats av FAME har visat sig ställa till med en hel del problem för vissa åkeriföretag. För många har det kommit som en överraskning.

När Stephan Larsson skulle starta en av bilarna gick den inte igång. Bränslefiltret och injektorerna var igensatta. Foto: Edvin Ös

- När vi skulle starta en av våra bilar, som varit stående ett tag på grund av lågkonjunkturen, gick den inte igång. En stund senare lyckades vi få liv i den, men då gick den bara att köra i 40 km i timman, berättar Stephan Larsson, vice vd på NLX Netline Express.

Bilen lämnades in på verkstad där man konstaterade att bränslefiltret och injektorerna var igensatta, trots att den nyligen varit på service.

- När vi har bilar som inte är i trafik ser vi alltid till att starta dem med jämna mellanrum för att det inte ska bli några problem, men det hjälper tydligen inte, säger Stephan Larsson.

Han är irriterad på att ingen vill ta ansvar för att biodieseln inte håller måttet och att det är åkarna som får stå för kostnaderna. Och hur tänker regeringen som av miljöskäl infört den nya dieseln undrar han.

- Sedan vi började köra på biodiesel har förbrukningen ökat med 0,8-1 liter per mil. Då ökar ju utsläppen. Och om man ska bli av med dieselbakterierna måste man tillsätta växtgifter i bränslet. Men hur miljövänligt är det? frågar sig Stephan Larsson. Kontentan blir ju ett nollsummespel konstaterar han.

- Vet politikerna vad de sysslar med egentligen? De måste se till att få igång en öppen dialog med åkeriföretagen. Och oljebolagen skyller bara ifrån sig. De tar inte sitt produktansvar, hävdar han.

Även AkkaFrakt i Malmö har stött på problem med biodieseln:

- Vi har haft ett 20-tal fordon, även helt nya bilar, som vi fått lämna in för rengöring för att det bildats fettproppar i bränslerören. Det kostar oss stora summor i åtgärder och stillestånd, säger produktionschef Kent Högberg.

Men enligt Thomas Ögren, presschef på Preem, är det inte många kunder som hört av sig och klagat.

- Vi känner till att problemet kan förekomma i båtmotorer. Därför levererar vi inte någon biodiesel till sjöstationer. Oftast beror tillväxten av dieselbakterier på hur man förvarar och hanterar dieseln. Om man har en egen tankanläggning måste man se till att få bort kondensvattnet. Det är särskilt viktigt om man använder biodiesel, säger han.

Inte heller Statoil har fått så många klagomål på biodieseln, säger Åsa Håkansson, produktspecialist på Statoil.

- Visst händer det att en del kunder hör av sig, men det verkar inte vara ett stort problem.

Försäljningen av biodiesel har dessutom ökat, säger hon.

- Från och med nästa år kommer vi sannolikt att höja inblandningen av FAME i biodieseln med upptill sju procent. Vi är piskade att öka andelen FAME av myndigheterna. Men vi borde bli bättre på att informera åkerierna om hur man ska hantera och lagra biodieseln, medger hon.

Kondensvattnet i bränslet är svårt att komma till rätta med. Statoil tar prover och mäter vattenhalten molekylärt i dieseln innan den går ut till kunderna. I en leverans på 40-50 kubik får det inte finnas mer än 100 ppm vatten, (1 ppm = 0,0001 procent).

Men Håkan Hansson, verkstadschef på Mertz Transport AB i Malmö, som tankar på Statoil, är kritisk:

- Dieselbakterier har blivit ett jätteproblem för oss sedan vi började köra på biodiesel, säger han. Sju av våra bilar har blivit drabbade.

Första gången problemet dök upp var för ett och ett halvt år sedan. Då blev det stopp i övertankningen.

- Vi har fått köpa in tio nya bränsletankar beroende på dieselbakterier, berättar mekaniker Josef Kokot och Håkan Hansson, verkstadschef på Mertz Transport AB.

-Ett slam som bildats på grund av bakterietillväxt, hade även korkat igen bränslefilter och injektorer. Men trots att vi rengjorde bränsletankarna noggrant, kom problemet tillbaka kort efteråt. Vi blev tvungna att köpa nya bränsletankar, fem stycken 500 liters och fem 300 liters. Med driftstoppet blev det en kostnad runt 100 000 kronor.

Att bakterietillväxten skulle bero på att de inte lagrat bränslet korrekt eller inte rengjort tankarna avfärdar han.

-Det stämmer inte. Vi har ingen egen tankanläggning och lagrar inget bränsle. Vi tankar direkt på Statoil. Ändå har vi fått stora problem.

Även Stefan Semjaniv, vd på Wynn´s motorbehandlingsprodukter, är kritisk till oljebolagen.

- De vill inte erkänna problemen och när åkarna vänder sig till verkstäderna får de ofta höra att de inte skött servicen ordentligt eller att bilen har gått så långt att man måste räkna med att det blir så här, säger han.

Roland Anderberg, vd på Kronobryggan AB i Landskrona, säljer Bio-Protect, som är avsett för att motverka bakterietillväxt i bränslet. Han får ta emot många samtal från åkare.

- Det ringer 10-15 personer från åkeribranschen varje dag för att de har problem med dieselbakterier. Trots att oljebolagen informerade om att det var viktigt att göra rent tankarna ordentligt innan man gick över till biodiesel, är det många som blivit drabbade. Kondensvattnet är svårare att dränera bort när dieseln innehåller biotillsatser, hävdar han. Oljebolagen vill inte alltid uppge vad det är för oljor de tillsätter. Preem säger att de bara använder rapsolja, medan andra bolag är dåliga på att deklarerat vad tillsatserna innehåller. Det kan vara andra vegetabiliska oljor, men även animaliskt fett från slakterier, laxodlingar och rävfarmar.

Enligt Ebba Tamm, produkt- och miljöexpert på SPI, Svenska Petroleum Institutet, binder FAME vattnet lättare i dieseln. Men det är inte det bundna, utan det fria kondensvattnet som orsakar bakterietillväxt. Därför måste det finnas en kontinuerlig dränering av kondensvattnet. Diesel med

tillsats av FAME ska inte lagras mer än högst i ett år, förklarar hon. Men att använda tillsatser av biocider (växtgifter), för att bli kvitt bakterierna är ingen bra lösning, anser Ebba Tamm.

- Vi avråder från att använda biocider Även döda bakterier leder till en igenslamning av bränslesystemet och på sikt kan bakterierna utveckla resistens. Då blir det verkningslöst, säger hon. Ebba Tamm menar att bakterietillväxt beror på hur åkeriägarna lagrar bränslet.

Men hur kan det då komma sig att åkare som bevisligen inte har någon egen lagring och som använder sina bilar dagligen, ändå har fått problem?

- Jag vet inte vad det kan bero på. De kanske har tankat utomlands, säger Ebba Tamm.

Miljöforskaren Per Kågeson, som skrivit boken "Miljöbil på villovägar", har ingen bestämd åsikt om FAME, men anser att de kostnader som fordonsägarna åsamkas på grund av problem med dieselbakterier måste tas med vid en samhällsekonomisk bedömning.

Han ser däremot biogas som ett tänkbart alternativ, främst i användning som Dual-Fuel.

- De flesta bilar som går på Dual-Fuel använder en blandning av naturgas och diesel. Eftersom naturgas har 20-25 procent lägre utsläpp av koldioxid per energienhet än diesel innebär det en klar förbättring, menar Per Kågeson.

- Förgasning av biomassa ger en syntesgas som man kan tillverka dieselsättande drivmedel av. Men framställningen bör baseras på avfall och restprodukter, framhåller han.

Företaget Clean Air Power Ltd i Storbritannien har infört Dual-Fuel teknik i 1 600 lastbilar runt om i världen. Projektet påbörjades för sex år sedan. Hittills har bilarna tillryggalagt över 500 miljoner kilometer. Med Dual-Fuel teknik beräknar Clean Air Power att dessa bilar har minskat koldioxidutsläppen med 50 000 ton. Så frågan är om diesel med FAME tillsatser har någon framtid. Det kommer kanske att visa sig vara en parantes, när den andra generationens biobränsle med syntesgas snart gör sin entré på marknaden.

"Marknadens ansvar"

Leif Holmberg, sakkunnig på Miljödepartementet, tycks vara omedveten om de problem som många åkeriägare har med biodieseln. Han vill hävda att bakterietillväxt i diesel med fem procent FAME/RME är mycket ovanligt.

- De problem vi känner till, rör i huvudsak diesel med hög inblandning av FAME, 30 till 100 procent. Och då har det främst berott på lagringen.

Han anser att det är marknaden och inte regeringen som har det yttersta ansvaret för problemen med dieselbakterier.

- Det är aktörerna på marknaden som avgör vilka bränslen som ska användas och vilka priser som sätts, påtalar han.

Oljebolagen har ingen laglig skyldighet att blanda FAME i dieseln, menar Leif Holmberg. Däremot får de inte blanda in mer än 5-7 procent. Samtidigt styr regeringen marknaden genom att inblandning av biobränslekomponenter är befriade från energi- och koldioxidskatt. Problem med dieselbakterier har lett till att en del åkeriägare nu vänder biodieseln ryggen. På LBC Eslöv har ett flertal åkeriägare drabbats av dieselbakterier. En av dem är Roger Nilsson:

- Vi fick problem med två av våra bilar och blev tvungna att byta injektorer och matarpumpar. En kostnad på 47 000 kr helt i onödan. Visst är det bra att man försöker få fram bränsle som är mer miljövänligt, men det måste ju fungera. Annars är det vi åkeriägare som får betala. Därför har vi bestämt oss för att gå tillbaka till vanlig diesel igen, säger han.

LBC Eslöv köper därför ren diesel utan tillsatser av FAME till sina fyra egna cisterner. De tar regelbundna prover och har tillsatt bakteriedödande medel i 2,5 års tid för att det inte ska bli någon tillväxt. Men när bilarna rullar ute på vägarna blir de naturligtvis tvungna att ibland fylla på med

drivmedel som innehåller FAME.

- Oljebolagen måste komma tillrätta med bakterietillväxten i dieseln och inte bara skylla på oss åkeriägare, hävdar Stig Persson inköpare på LBC Eslöv.

Text: Tobjörn Svensson Foto: Edvin Ös

Fakta

I maj 2003 fastställde EU ett biodrivmedelsdirektiv. Syftet var att öka inblandningen av biobaserade drivmedel (FAME) i diesel för att minska koldioxidutsläppen och EU:s importberoende av oljeprodukter.

FAME är en förkortning av fettsyrametylestrar. Den vanligaste råvaran är rapsolja som man framställer RME av.

Från augusti 2006 blev det möjligt att blanda in upp till fem procent FAME i Miljöklass 1 dieselbränsle. (Källa: Svenska Petroleum Institutet). Men att öka inblandningen av RME i diesel i äldre fordon, har visat sig medföra ökade utsläpp av kväveoxider. (Stefan Uppenberg, 2001)