

Motion till riksdagen 2013/14:T483

av **Jan-Olof Larsson (S)**

Miljözoner

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om reglerna för miljözon.

Motivering

Det finns tre sätt att åstadkomma renare avgaser på tyngre dieselfordon (buss och lastbil):

För det första att köpa nya fordon, men det kan för många företag vara för dyrt.

För det andra att eftermontera katalysatorer på fordonen i efterhand. En nackdel med detta kan enligt t.ex. den danska transportstyrelsen (Faerdselstyrelsen) vara att äldre dieselfordon med alltför höga utsläpp av sot och tjära (opacitetsvärden på 2 till 3) inte kan ha en eftermonterad katalysator. Den kommer att täppas till med sot. I körning i stad, i miljözon, körs fordonen oftast på låg last. Då blir temperaturen på avgaserna för låg. Då fungerar varken partikelkatalysatorerna eller katalysatorer för NO_x-rening (som dessutom kräver insprutning av urea i avgaserna). Även när katalysatorerna fungerar, så ökar halten av NO₂ kraftigt i avgaserna, då partikelkatalysatorer används. Det gäller fordon som är klassade Euro 4 eller högre. Även t.ex. avgaslaboratoriet AVL MTC AB skriver i rapporter att NO_x-reningen fungerar dåligt i stadskörning (dvs. i miljözon), inklusive borttagning av NO₂ ur avgaserna. Eftermontering av partikelkatalysatorer och ev. även NO_x-rening är också dyrt.

Det tredje alternativet är att använda mycket rena, syntetiska paraffinoljor enligt teknisk specifikation från EU: CEN TS 15940 i äldre fordon. Äldre fordon har generellt mycket lägre utsläpp av den giftiga och irriterande gasen NO₂. Även om sådana här drivmedel är lite dyrare än råoljebaserad dieselolja, så blir den här lösningen betydligt billigare. Andra fördelar är: NO₂ ökar inte i avgaserna. I många fall minskar istället NO₂ i avgaserna. Samtidigt minskar

Fel! Okänt namn på

sot och tjära i avgaserna kraftigt. Även cancerogena kolväten i avgaserna i gasform (HC) och partikelburna minskar också kraftigt. Sot och tjära i avgaserna mäts med opacitetsmätning, enligt Faerdselstyrelsen och Bilprovningen. Både i Euro 5-fordon med katalysator och när äldre fordon körs på syntetisk paraffinolja fås mycket låga opacitetsvärden på 0,0 till 0,2. Då syntetiska paraffinoljor används, så blir det alltid renare avgaser. Även då tyngre dieselfordon körs på låg last. Syntetiska paraffinoljor görs inte ur råolja. De görs ur naturgas och ur biobaserat avfall. Det är samma råvaror som till biogas.

Mätningar i bl.a. Stockholm, Göteborg och Malmö har visat att halterna av NO₂ i avgaserna inte har minskat. NO_x har däremot minskat mycket. Då NO_x består av NO och NO₂ innebär det att bara NO har minskat i stadsluften i storstäder med miljözon. Miljözonsstäderna själva anger att deras största luftkvalitetsproblem är NO₂.

Med tanke på ovanstående är det fullständigt obegripligt att regeringen har valt att förbjuda detta tredje alternativ fr.o.m. den 1 september 2013. Då Transportstyrelsen tillfrågas säger de dessutom: "Miljözon" har ingenting med "miljö" att göra. Miljözonsreglerna finns därför inte i miljöbalken, utan finns endast i trafikförordningen. Miljözon ska "gynna ny teknik".

Därför föreslår jag följande: Reglerna för "Miljözon" flyttas från trafikförordningen till miljöbalken eller läggs i en miljöförordning. Om "Miljözon" inte alls är till för miljön, för att en bättre luftkvalitet ska uppnås, i enlighet med bl.a. EU:s luftkvalitetsdirektiv, så bör reglerna för "Miljözon" tas bort. Om "Miljözon" ska "gynna ny teknik", varför ska i så fall en viss sorts ny teknik, syntetiska paraffinoljor definierade av en alldeles ny EU-gemensam teknisk specifikation, missgynnas?

Stockholm den 3 oktober 2013

Jan-Olof Larsson (S)