

## Miljözoner för lätta fordon

### Sammanfattning

Jag instämmer i motiven till att införa nya miljözoner men rapporten missar helt den debatt som blivit följden av ”dieselgate” och tar otillräcklig hänsyn till fordons verkliga utsläpp. Jag riktar kritik fr.a. mot den jämförelse och beskrivning som görs mellan bensindrivna fordon EU5 och diseldrivna fordon EU6 för miljözon 2.

Det är synnerligen viktigt att nya regler och signaler inte innebär nya problem och inlåsningseffekter som CO<sub>2</sub> - målen har gjort med stigande NO<sub>x</sub> – utsläpp och som till följd har resulterat i försämrad luftkvalite med ökad sjuklighet och död. Därför måste tex miljözoner ta hänsyn till verkliga utsläpp.

Ett förslag som bättre balanserar mellan miljöeffekter och fordonsklassificering för miljözon 2 skulle vara:

- diesel EU6 med krav om EU6c snarast möjligt tex inom 3 år
- bensin EU3
- bensin EU6b om direktinsprutning, med krav om EU6c snarast möjligt tex inom 3 år

### Vad som bör beaktas

#### 1. NO<sub>x</sub>

När tyska TUV 2014 gjorde jämförelse med nya WLTC-cykeln mellan bensin o diesel så släppte bensinfordon ut 11 mg NO<sub>x</sub>/km och diesel fordon 620 mg NO<sub>x</sub>/km - dvs 56 ggr mer (!).

([http://www.ukintpress-conferences.com/uploads/SPKEX14/d1\\_s1\\_p3\\_pascal\\_mast.pdf](http://www.ukintpress-conferences.com/uploads/SPKEX14/d1_s1_p3_pascal_mast.pdf))

ICCT konstaterar att skillnaden mellan diesel EU5 (800 mg/km) och EU6 (600 mg/km) är liten och högt över godkännande nivåer (180 resp 80). Förslaget beskriver **att diesel EU6 innebär en kraftig minskning av NO<sub>x</sub>-utsläpp jmf Diesel EU5 vilket således är en helt felaktig beskrivning** och vars konsekvenser kan innebära bli allvarliga för luftkvaliten och allas vår hälsa.

(<http://www.theicct.org/news/press-release-new-icct-study-shows-real-world-exhaust-emissions-modern-diesel-cars-seven-times>)

Förslaget **jämställer även bensin EU5 och Diesel EU6 vilket också är helt fel** om det är NO<sub>x</sub>-utsläpp man avser. Närmast att jämföra med är då **bensin EU3** (sannolikt tom äldre bensinfordon vid jmf NO<sub>x</sub>-utsläpp)

**Diesel EU6 är inte en homogen klassificering** utan innehåller både NEDC och WLTP körcykler vilket är en allvarlig invändning och förenkling i förslaget (kap 8.4). NEDC fungerar bevisligen inte, WLTP har bättre förutsättningar men har fortfarande allvarliga brister tex som att den görs med prototypfordon (preparerade bilar som inte går att köpa) samt tar inte hänsyn till det kallare klimatet som finns i nordnorden och kommer således fortfarande inte vara acceptabelt användbar. Av den anledningen så kan inte diesel EU6 generellt användas för

att effektivt minska på NOx-nivåer. Tyvärr med alla brister är det fortfarande endast **diesel EU6c** (fordonstyper godkända fr 1 sept 2017) som har viss förutsättning att göra det. Framtida forskning och tester kommer att visa vilken hälsoeffekt WLTP-körcykeln får vilket innebär att miljözoner etc måste få ett dynamiskt regelverk som följer med aktuell forskning.

## 2. **PM och PN**

Vad gäller partikelutsläpp finns också felaktigheter i förslaget med jämförelse bensin EU5 och diesel EU6 (kap 8.4). **Bensin EU5 har inga krav på antalet partiklar** utan endast på partikelmassa vilket inte tar hänsyn till de hälsovådliga små partiklarna.

Partikelantal i jämförelse diesel Euro 6 (tom fr diesel EU5b) med bensin finns från bensin EU6c men hyggliga krav finns från Euro 6b. Av den anledningen så har tex Tyskland för Blå plakett just nivån 6b för bensin – vilket inte framgår under 5.3 Miljözoner i andra medlemsstater.

För bensinfordon är det motorer med direktinsprutning som släpper ut partiklar och därför har Tyskland för blå plakett generellt för **bensin EU3** men **bensin EU6b om direktinsprutning** vilket är det enda rimliga bedömningen ur miljösynpunkt. Även kravet på partiklar bör vara dynamiskt över tid och snarast möjligt innebära krav motsvarande för bensin **EU6c** (fordonstyper godkända fr 1 sept 2017).

Örebro 2017-03-14



Leif Ekholm

Barnhälsovårdsöverläkare

Mobil 070 6774759