

Nr 47

Utlåtande i anledning av motion om föreskrift att endast s. k. lätt bränsle må användas för dieseldrivna fordon.

Tredje lagutskottet har behandlat en inom riksdagens första kammare väckt och till lagutskott hänvisad motion, nr 245 av herr *Berglund*.

I motionen yrkas

»att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om föreskrifter om att endast s. k. lätt bränsle får användas för dieseldrivna motorfordon».

Gällande bestämmelser

Före den 1 januari 1968 fanns här i landet inga bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning som syftade till att begränsa luftföroreningar från motorerna. Sedan den 1 januari 1968 gäller emellertid efter en ändring av 3 § 1 mom. j) *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* (VTF) att bil med bensindriven motor skall vara försedd med effektiv anordning för att hindra att gaser tränger ut från motorns vevhus (sluten vevhusventilation). Vidare har i samma lagrum genom förordning den 13 december 1968, som trädde i kraft den 1 juli 1969, införts bestämmelser om att fordon vid bensindrift även skall ha anordning för att begränsa föroreningar i avgaserna samt att fordon vid dieseldrift skall ha dels effektiv anordning för att hindra att tydligt färgade eller ogenomskinliga avgaser utvecklas annat än tillfälligt i samband med start eller växling, dels plombering av bränsleinsprutningspumpen.

Genom *kungörelse den 13 december 1968 om anordningar för att begränsa luftföroreningar från bilmotorer m. m.*, som även trädde i kraft den 1 juli 1969, har föreskrivits (1 §) att avgaserna från bensindriven bil av 1970 och senare års bilmodeller vid vissa angivna prov inte får innehålla mer än 45 gram koloxid per km eller mer kolväten än 2,2 gram per km. Bestämmelserna gäller endast bilar som har en cylindervolym av minst 0,8 liter och vars totalvikt uppgår till högst 2,5 ton. För 1970 och tidigare års modeller gäller att motorn vid tomgång inte får avge avgaser, vilkas koloxidhalt är högre än 4,5 volymprocent. I VTF avsedd anordning till förhindrande av att *dieselmotor* utvecklar tydligt färgade eller ogenomskinliga gaser skall enligt kungörelsen (2 §) anses vara effektiv, om avgasernas röktäthet ej överstiger, vid mätning med instrument av fabrikatet Bosch eller motsvarande, 2,5 enheter i fråga om buss som är byggd för befordran av fler

passagerare än 30 och 3,5 enheter i fråga om övriga bilar, och, vid mätning med instrument av fabrikatet Hartridge eller motsvarande, 30 enheter i fråga om buss som nyss nämnts och 45 enheter i fråga om övriga bilar. Plombering av bränsleinsprutningspumpen skall vara utförd så att den ej kan ställas om till större bränslemängd utan att plomberingen bryts (3 §). Plombering får ske endast om pumpen är inställd enligt anvisningar som trafiksäkerhetsverket meddelat.

Trafiksäkerhetsverket har utfärdat bestämmelser dels den 22 april 1969 om mätning av röktäthet hos avgaser från dieselmotor (F 19/1969), dels den 24 april 1969 om plombering av insprutningspumpar på dieselmotorer (F 20/1969), dels den 8 december samma år om kontroll av avgaser från bensindrivna bilar (F 23/1969).

Några föreskrifter om användning av »lätt» dieselbränsle finns icke.

Motionen

I motionen framhålls bl. a. att avgaserna från en dieseldriven bil-, buss- eller lastbilmotorer är luftförorenande framför allt genom mängden sotpartiklar. Genom de nya bestämmelserna om plombering av bränslepumpen har dock tagits ett steg i riktning mot minskad luftförorening genom motorfordonstrafiken.

Motionären framhåller vidare att den stora luftföroreningsfaktorn när det gäller bensindrivna motorfordon är koloxidutsläppen. En dieselmotor släpper praktiskt taget inte ut någon koloxid alls. Alla åtgärder bör vidtagas för att minska koloxidutsläppen. En åtgärd i detta syfte är sålunda att främja en övergång till dieseldrift av personbilar, eventuellt genom förmånligare beskattningsregler.

En dieselmotor har enligt motionären vidare sådana tekniska egenskaper att den kan köras på olika typer av bränsle. Det vanligaste dieselbränslet är den s. k. dieseloljan, vars nackdel från luftföroreningssynpunkt är att dess avgaser innehåller 3,5 % svavel. Nu kan emellertid befintliga dieselmotorer utan svårighet köras på s. k. lätt bränsle, d. v. s. närmast flygfotogen, i stället för på dieselolja. Det lätta bränslet, som är någon ettöring dyrare per liter, innehåller endast 0,5 % svavel i avgaserna. En obligatorisk föreskrift om användande av s. k. lätt bränsle för dieselmotorer skulle, anser motionären, omedelbart bidra till minskade luftföroreningar.

Ledningsgruppens utredning

En inom kommunikationsdepartementet tillsatt ledningsgrupp rörande utvecklingsarbetet på bilavgasområdet avlämnade i september 1967 en utredning med förslag till åtgärder beträffande *dieselavgaser* (Stencil K 1967: 8).

I utredningen anfördes att de dåvarande i Sverige förekommande dieselbränslena hade lägre svavelhalt än 0,5 % och att halter av 0,3—0,4 % var vanliga. »Lätt» dieselbränsle hade svavelhalter av 0,01—0,15 %. Mätningar hade visat att det mesta svavlet i bränslet förbrändes till svaveldioxid. Halten av svaveldioxid var i allmänhet högst i de minst flyktiga bränslena.

Svaveldioxidemissionen från dieselmotorer ansåg ledningsgruppen vara av underordnad betydelse vid jämförelse med samma slags emission från andra källor i samhället. Dieselbrännoljans svavelhalt var av samma storleksordning som den som förekom i de svavelfattigaste eldningsolja, och dieselbrännoljaförbrukningen var liten jämförd med förbrukningen av eldningsolja.

Ledningsgruppen uttalade vidare att luftföroreningar från dieselmotorer inte, såvitt då var känt, kunde tillskrivas direkta hälsoeffekter men att de påverkade välbefinnande och trivsel. Enligt ledningsgruppen var dessa olägenheter tillräckligt stora för att motivera åtgärder. Ledningsgruppen föreslog att bestämmelser skulle införas, som föreskrev, att dieselmotorer skulle vara så beskaffade att de inte utvecklade tydligt färgade eller oekonomskinliga avgaser utom momentant i samband med start eller växling. Vidare föreslogs att bränsleinsprutningspumpen skulle vara plomberad. Förslaget ledde som framgår av den föregående redogörelsen till ändringar i vägtrafikförordningen.

Användning av förefintliga s. k. *lätta dieselbränslen* ansåg ledningsgruppen medföra så pass obetydlig vinst i jämförelse med de av gruppen föreslagna åtgärderna att gruppen inte hade funnit skäl att förorda någon föreskrift i detta avseende. Ledningsgruppen förutsatte dock att berörda myndigheter följde utvecklingen på detta område med uppmärksamhet.

Inte heller rörande *bränslets svavelhalt* fann ledningsgruppen generella föreskrifter påkallade. Ledningsgruppen påpekade att den mängd svaveldioxid som emitterades av dieselmotorer var försvinnande liten i jämförelse med den mängd som bildades vid förbränning av olja för bostadsuppvärmning och industriändamål. En minskning av svavelhalten med några tiondels procent skulle dessutom ge en ytterst obetydlig vinst från luftföroreningssynpunkt men skulle medföra en icke oväsentlig höjning av priset på dieselbränslet.

Ledningsgruppen tillade att det i områden, som var särskilt utsatta för luftföroreningar från bilar, kunde vara lämpligt att lokala myndigheter i samråd med bussbolag meddelade anvisningar om användning av bränsletillsatser eller lätt dieselbränsle med låg svavelhalt i avsikt att förbättra situationen. Förutsättningen härför borde dock enligt ledningsgruppens mening vara att pumparna var så inställda att rökvärdena klarades med normalt bränsle.

Utredningen remissbehandlades. Av remissinstanserna var det endast en,

AB Storstockholms lokaltrafik, som berörde frågan om användningen av »lätt bränsle». Bolaget förklarade sig inte kunna instämma i ledningsgruppens uppfattning att användningen av förefintliga s. k. lätta dieselbränslen skulle medföra endast obetydliga vinster. Bolaget sade sig ha flerårig erfarenhet av lätta bränslen och uppgav med stöd härav att dessa medförde avsevärt lägre röktäthet hos avgaserna samtidigt som bränsleförbrukningen var helt oförändrad och effektminskningen så ringa att den saknade all betydelse vid framförande av tyngre fordon. Dessutom borde enligt bolagets mening beaktas de lätta bränslenas utomordentligt låga svavelhalt.

Utskottet

I motionen framhålls att dieselmotorn nästan inte alls släpper ut någon koloxid. En övergång till dieseldrift av personbilar bör enligt motionären därför främjas. Dieselbränslet har dock en nackdel från luftföroreningssynpunkt, nämligen att dess avgaser innehåller svavelföreningar. Utsläppet av svavel i avgaserna från dieselmotorerna skulle dock kunna reduceras betydligt om man i stället för dieselolja använde s. k. »lätt» bränsle och då närmast flygfotogen, som innehåller endast obetydligt svavel. Motionären hemställer därför att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär föreskrifter om att endast lätt dieselbränsle får användas för dieseldrivna motorfordon.

En inom kommunikationsdepartementet tillsatt ledningsgrupp för utvecklingsarbetet på bilavgasområdet har i en år 1967 avlämnad utredning konstaterat att de i Sverige förekommande dieselbrännolja har en svavelhalt av 0,3—0,5 procent. Det mesta av svavlet förbränns i motorn till svaveldioxid, som följer med avgasutsläppet. Genom en övergång till lätt dieselbränsle skulle, såsom motionären framhållit, halten av svaveldioxid i avgaserna kunna reduceras betydligt. Svaveldioxidemissionen från dieselmotorer är emellertid av underordnad betydelse i jämförelse med samma slags emission från andra föroreningsskällor i samhället. Dieselbrännoljans svavelhalt är sålunda av samma storleksordning som den som förekommer i de svavelfattigaste eldningsolja. Härtill kommer att dieselbrännoljaförbrukningen är liten jämförd med förbrukningen av eldningsolja. Den vinst som kan uppnås genom en allmän övergång till lätt dieselbränsle är därför så pass obetydlig att den inte motiverar den ingripande reglering som motionären föreslår. Utskottet vill dock understryka att en minskning av luftföroreningarna bör eftersträvas. Det är därför önskvärt att, såsom redan skett på vissa håll, trafikföretagen frivilligt går över till att använda lätta dieselbränslen. I områden, som är särskilt utsatta för luftföroreningar från fordon, synes det lämpligt att de lokala myndigheterna tar kontakt med trafikföretagen för att främja en sådan utveckling. Utskottet förutsätter vidare att de myndigheter, som handhar trafiksäkerhets- och luftvårdsfrågor, följer utvecklingen på området med uppmärksamhet.

På grund av det anförda finner utskottet att något riksdagens initiativ i anledning av motionen icke är påkallat.

Utskottet hemställer

att motionen I:245 icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 5 maj 1970

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK GREBÄCK

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Göran Karlsson (s), Svante Kristiansson (s), Åkesson (fp), Ebbe Ohlsson (m)*, Erik Jansson (s), Ernulf (fp)*, Ferdinand Nilsson (cp) och fru Landberg (s);

från a n d r a kammaren: herrar Grebäck (cp), Svenning (s), Hedin (m), fröken Anderson (s), herrar Hammarberg (s), Johnsson i Blentarp (s)*, Josefson i Arrie (cp) och Sellgren (fp).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.