

Nr 55

Utlåtande i anledning av motioner om förbud mot tillsats av bly i motorbensin.

Andra lagutskottet har behandlat två till lagutskott hänvisade motioner, I: 45 av fru *Wallentheim m. fl.* samt II: 70 av herr *Lindahl m. fl.*

I motionerna, vilka är likalydande, har hemställts, »att riksdagen måtte besluta att blytillsatser till motorbensin snarast — efter rimlig men kort omställningsperiod för petroleumindustrin — bör förbjudas».

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sin hemställan får utskottet, i den mån redogörelse därför inte lämnas i det följande, hänvisa till motionen II: 70.

Allmänt om bly såsom tillsatsmedel till bilbensin m. m.

Bilar avger föroreningar från avgasrör, genom vevhusventilation och genom att bränsle avdunstar från tank och förgasare. Slitage av däck och bromsanordningar ger också upphov till föroreningar. Avgasutsläppen är de dominerande. Avgaserna innehåller bl. a. koloxid, kolväten, kväveoxider, blyföreningar och sot. Blyet i avgaserna härrör från organiska blyföreningar — främst tetraetylble (TEL) och tetrametylble (TML) — som tillsätts bensinen för att höja oktantalet. Genom blytillsatserna motverkas knockningar i motorerna i samband med förbränningen i cylindrarna. Detta möjliggör i sin tur motorer med hög kompression. I Sverige introducerades blybensin år 1946. Genom beslut av giftnämnden år 1963 får bilbensin innehålla högst 0,8 volympromille tetraalkylble, vilket innebär 0,84 gram bly per liter om tetraetylble används och 1,23 gram bly per liter om tetrametylble används. Detta beslut fattades främst på yrkeshygieniska grunder för att skydda personal som hanterar bensin. F. n. innehåller högoktanig bensin i genomsnitt 0,68 gram bly per liter och lågoktanig bensin 0,64 gram bly per liter. Högoktanig bensin svarar för 60—65 % av den totala försäljningen. Den genomsnittliga bensinförbrukningen är i Sverige något mindre än 1 700 liter per bil och år, vilket betyder att varje bil släpper ut c:a 1 kg bly per år. Det mesta av det tillsatta blyet avges i form av oorganiska blyföreningar med mycket liten partikelstorlek. Upp till 20 % av blyet kan avsätta sig i avgasrör och ljuddämpare eller anrikas i motoroljan. En mindre del av blyet avges i form av organiska blyföreningar. Andelen organiskt bundet bly i av-

gaserna ökar dock vid start och misständningar. De organiska blyföreningarna är betydligt giftare än de oorganiska. Riktvärden för maximal blyhalt i utomhusluft finns i Sovjet och Tjeckoslovakien (dygnsmedelvärdet 0,7 mikrogram per kubikmeter luft). I Pennsylvania, USA, har nyligen som riktvärde antagits ett dygnsmedelvärde av 5 mikrogram per kubikmeter luft. Vissa mätningar av luftens blyhalt har utförts i Stockholm och Göteborg. Under rusningstid har uppmätts halter av storleksordningen 3—4 mikrogram per kubikmeter.

Gällande bestämmelser

Förordningen om gifter och andra hälsofarliga varor den 14 december 1962 reglerar hälsofarliga varor, varmed förordningen förstår ämne eller beredning, som med hänsyn till varans egenskaper och användning kan befaras förorsaka död, sjukdom eller kroppsskada hos människor. De hälsofarliga varorna delas in i gifter och vådliga ämnen. Till gifter hänförs dels varje ämne, som endast eller huvudsakligen används vid framställning av läkemedel och som medicinalstyrelsen förklarat skall betraktas som gift, dels varje annat hälsofarligt ämne, vars hantering är förenad med synnerligen stor hälsorisk. Till vådliga ämnen hänförs övriga hälsofarliga varor. Det åligger enligt förordningen giftnämnden att låta upprätta och kungöra vägledande förteckningar över ämnen som är att hänföra till gifter och vådliga ämnen. I kungörelse med dylika förteckningar av den 17 december 1963 upptas såsom exempel på gifter tetraetylbly. Giftnämnden har vidare i kungörelse samma dag föreskrivit en högsta tillåten halt av tetraalkylbly i bilbränsle (0,8 volympromille).

Genom en i slutet av år 1967 införd bestämmelse i 3 § *vägtrafikförordningen* skall bensindrivna bilar av 1969 års och senare modell vara försedda med effektiv anordning för att hindra att gaser tränger ut från motors vevhus (sluten vevhusventilation). I övrigt finns i Sverige inga bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning som begränsar utsläppet av avgaser från motorerna. En bestämmelse som gäller hanteringen av fordonet finns i 58 § första stycket *vägtrafikförordningen*. Härei åläggs föraren att i görligaste mån tillse att fordonet inte släpper ut gas eller rök i sådan mängd att olägenhet uppstår. Överträdelse av berörda bestämmelser straffas med böter.

Utredningar och förslag

Efter Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade kommunikationsministern den 19 november 1965 en expertgrupp för att genomföra ett utvecklingsarbete på bilavgasområdet. Arbetsgruppen, som organisatoriskt inordnats under

AB Atomenergis lokala förvaltning vid Studsvik, skulle bl. a. ta upp frågan om blyinblandning i bensen. Syftet med arbetet skulle vara att möjliggöra effektivare åtgärder för att minska skadliga föroreningar i bilavgaser och få tekniskt underlag för utformning av härför erforderliga bestämmelser. Arbetet skulle i första hand grundas på utländska, framför allt amerikanska rön, samt avse utveckling och anpassning av dessa till svenska förhållanden.

Expertgruppen har under år 1967 framlagt dels en utredning med förslag till åtgärder rörande vevhusgaser, dels ock en utredning om dieslavgaser. I anledning av den förstnämnda utredningen har, på sätt framgår under avsnittet om gällande bestämmelser, en föreskrift rörande vevhusgaser införts i vägtrafikförordningen. Den senare utredningen har lett till förslag av Kungl. Maj:t om vissa nya bestämmelser för att begränsa luftföroreningar genom avgaser från dieseldrivna bilar (prop. 124 till innevarande års riksdag).

I april 1968 avlämnade expertgruppen en utredning med förslag till åtgärder rörande avgaser från bensindrivna bilar (stencil K 1968: 2). Gruppens förslag bygger på principen att luftförorening bör förebyggas så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Föreskrifter om rening av avgaser med avseende på koloxid och kolväten föreslås fr. o. m. 1971 års bilmodeller. För äldre bilar föreslås en bestämmelse om högsta tillåten halt av koloxid vid tomgångskörning. Åtgärder föreslås i syfte att åstadkomma en gradvis minskning av blytillsatsen till bensen. I detta sammanhang anföres i utredningen bl. a. följande:

Tekniska möjligheter finns att avsevärt reducera behovet av blyhaltiga tillsatsmedel i bensen. Detta kan ske genom ändringar i tillverkningsprocessen för bensen, så att mindre blytillsats behövs för att ge önskat oktantal. Sådana förändringar kräver investeringar i befintliga raffinaderier. Samtidigt erhålls ett försämrat utbyte eftersom mängden biprodukter i form av mindre värdefulla gasformiga föreningar ökas. Kostnaderna för bensen blir därför högre. Enligt en studie utförd för ett amerikanskt raffinaderi blir merkostnaden för en helt blyfri produkt 2—6 öre/l, vilket motsvarar upp till 30 % av tillverkningskostnaderna.

En övergång till helt blyfri bensen kan inte genomföras i en nära framtid. Processförändringar vid oljeraffinaderierna tar tid att genomföra och ett flerårigt utvecklingsarbete behövs för att kunna modifiera motorerna för blyfri bensen. En annan hämmande faktor är också att Sverige för närvarande importerar 50 % av den bensen som förbrukas i landet. Utvecklingen går dock mot att en allt större del av bensen framställs i raffinaderier inom Sverige.

Gruppen tänker sig två olika alternativ för att ernå reduktion av blytillsatsen. Enligt alternativ A skulle den högsta tillåtna blytillsatsen sättas till 0,7 gram bly per liter bensen fr. o. m. den 1 januari 1970. Sedan skulle den tillåtna halten sänkas med 0,1 gram per liter den 1 januari 1971 och där- efter vartannat år. Enligt alternativ B skulle en särskild avgift läggas på

blyet i bensinen. Avgiften skulle antingen baseras på fyra föreslagna skatteklasser eller stå i direkt proportion till blyhalten.

Då en bestämmelse om minskning av blytillsatsen i bensin eventuellt kan leda till att andra additiv blir aktuella anser gruppen angeläget att en registrering av tillsatsmedel till motorbränslen övervägs. En sådan registrering anses böra föregås av en prövning av de omgivningshygieniska riskerna.

Expertgruppens nu redovisade förslag har varit föremål för remissbehandling och övervägs för närvarande inom Kungl. Maj:ts kansli. Gruppen avser att i kommande rapporter framlägga resultat från ytterligare undersökningar på bilavgasområdet.

Tidigare riksdagsbehandling

Vid 1966 års riksdag väcktes motioner om obligatoriska avgasrenare på motorfordon. I sitt av riksdagen godkända *utlåtande 1966: 25* ansåg *tredje lagutskottet*, under hänvisning till att ett utvecklingsarbete på bilavgasområdet redan inletts, att något riksdagens uttalande i frågan i vart fall för det dåvarande inte var erforderligt.

Frågan om åtgärder till begränsning av luftföroreningar genom bilavgaser behandlades i en *interpellationsdebatt* i andra kammaren den 2 maj 1967. Kommunikationsministern underströk i sitt svar till herr Wiklund i Stockholm att bilavgasproblemet borde få en snar lösning och att han var beredd att så snart tillräckligt underlag förelåg vidta erforderliga åtgärder för att begränsa luftföroreningar genom bilavgaser.

I motioner vid 1967 års riksdag om vissa kontrollåtgärder beträffande kemiska preparat yrkades bl. a. »att utgårdar vidtages så att bly som tillsatsmedel till bensin successivt avskaffas, samt att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa att dessa frågor blir föremål för en skyndsam utredning». Motionerna remissbehandlades, varvid samtliga remissinstanser hänvisade till den redan tillkallade expertgruppen med uppdrag att genomföra ett utvecklingsarbete på bilavgasområdet. I sitt av riksdagen godkända *utlåtande 1967: 66* ansåg *andra lagutskottet* att motionerna i ifrågavarande del inte påkallade något initiativ från riksdagens sida, enär frågan om blyhaltiga tillsatser till motorbränsle redan var föremål för utredning inom den av kommunikationsministern tillkallade expertgruppen och gruppen kunde förväntas under år 1968 lägga fram förslag beträffande blyinblandning i bensin.

Utskottet

Blyhaltiga tillsatser tillförs motorbensin för att bensinens oktantal — ett mått på förmågan att tåla höga tryck — skall höjas. Bensin med högt oktantalverde motverkar att knäckningar uppstår i samband med förbränningen i motorcyklindrarna. Därmed möjliggörs användning av motorer med samtidigt hög effekt och god driftsekonomi. Blytillsatserna förorsakar emellertid också att avgasutsläppen från bilarna innehåller blyföreningar.

Med stöd av giftförordningen har giftnämnden meddelat en föreskrift om högsta tillåten blyhalt i bilbensin (0,8 volympromille tetraalkylbly). Föreskriften tillkom år 1963, främst i syfte att skydda personal som yrkesmässigt hanterar bensin. I övrigt saknas bestämmelser på ifrågavarande område.

Motionärerna yrkar att riksdagen skall besluta att blytillsatser till motorbensin skall förbjudas efter en rimlig men kort omställningsperiod för petroleumindustrin.

Mot bakgrund av bilismens kraftiga expansion har på senare tid frågor om luftföroreningar genom avgasutsläpp från motorfordon blivit alltmer uppmärksammade ur hälsorisk- och miljövårdssynpunkt. Utvecklingen har lett fram till att lagstiftningsåtgärder mot avgasutsläppen för närvarande övervägs. Förslag från Kungl. Maj:t om bestämmelser rörande dieseltvågaser har framlagts till riksdagens höstsession. En av kommunikationsministern tillkallad expertgrupp har vidare i april innevarande år föreslagit föreskrifter om avgasrening med avseende å koloxid och kolväten, att tillämpas fr. o. m. 1971 års bilmodeller. För äldre bilar har expertgruppen föreslagit bestämmelser om högsta tillåten halt av koloxid vid tomgångskörning. Gruppen har också haft att upp frågan om blyinblandning i bensin. I detta hänseende framläggs två alternativa förslag som syftar till en successiv minskning av blytillsatserna. Enligt det ena alternativet skulle den högsta tillåtna blytillsatsen sättas till 0,7 gram bly per liter bensin fr. o. m. den 1 januari 1970. Sedan skulle den tillåtna halten sänkas med 0,1 gram per liter den 1 januari 1971 och därefter vartannat år. Enligt det andra alternativet skulle en särskild avgift läggas på blyet i bensinen. Avgiften skulle antingen baseras på en indelning i skatteklasser eller stå i direkt proportion till blyhalten. Då sådana åtgärder kan leda till att andra tillsatser till bensin än bly aktualiseras föreslår expertgruppen att också frågan om registrering av tillsatsmedel till motorbränsle beaktas. Expertgruppens förslag övervägs för närvarande inom Kungl. Maj:ts kansli. — Enligt vad utskottet inhämtat har överläggningar mellan giftnämnden och statens naturvårdsverk hållits om en eventuell skärpning av den nu förefintliga bestämmelsen om blyföreningar i motorbränsle. Ett ställningstagande i frågan torde kunna väntas inom kort.

Utskottet anser att åtgärder mot avgasföroreningarna nu ter sig ytterst angelägna. Vad angår föroreningarna på grund av blytillsatserna i bensinen är det måhända ännu inte fullständigt klarlagt om de blyhalter som förekommer i våra storstäder innebär någon direkt hälsofara. Enligt utskottets mening bör man emellertid kunna godta den grundprincip, på vilken expertgruppens förslag vilar, nämligen att luftföroreningar genom avgasutsläpp bör förebyggas så lång det är möjligt och ekonomiskt rimligt. Med utgångspunkt härifrån bör åtgärder snarast vidtas även mot föroreningarna från blybensinen.

Expertgruppen anser att en övergång till helt blyfri bensin inte kan ske i en nära framtid med hänsyn främst till att processförändringar vid oljeraffinaderierna tar tid att genomföra och till att ett flerårigt utvecklingsarbete krävs för att modifiera motorerna för blyfri bensin. Enligt utskottets uppfattning kan man inte bortse från sådana synpunkter. Man får därför sikta på åtgärder som leder till en successiv minskning av blyhalten. Övergångstiden bör göras så kort som möjligt. Även frågan om ett registreringsförfarande beträffande tillsatser till motorbränsle kan böra prövas. Förslag i denna riktning bör begäras av Kungl. Maj:t.

Under hänvisning till vad utskottet sålunda anfört får utskottet hemställa,

1) att riksdagen i anledning av förevarande motioner, I: 45 och II: 70, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om förslag till åtgärder mot luftföroreningar genom utsläpp av blyhaltiga avgaser;

2) att motionerna, i den mån de ej kan anses besvarade genom vad utskottet under 1) hemställt, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 29 oktober 1968

På andra lagutskottets vägnar:

JOHN R. ANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: fru Carlqvist (s), herrar Lars Larsson (s), Hübinette (h), fru Hamrin-Thorell (fp), herrar Eric Carlsson (cp)*, Dahlberg (s), Edström (fp)* och Högström (s);

från andra kammaren: herrar Anderson i Sundsvall (fp), Lundberg (s), Odhe (s), Rimmerfors (fp), fröken Sandell (s), herrar Johansson i Södertälje (s), Gomér (cp) och Ringaby (h).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.