

Motion

1983/84:676

Lars Ernestam och Börje Stensson

Blyfri bensin

Biltrafiken står för en stor och växande andel av många av våra luftföroreningar. Antalet bilar har stadigt ökat sedan början av 1950-talet. Under 1970-talet har långtgående åtgärder vidtagits för att begränsa luftföroreningarna från andra källor. Till följd härav har biltrafiken alltmer framstått som den dominerande källan till luftföroreningar i våra tätorter.

Beträffande koloxid, kolväten och bly är biltrafiken helt bestämmande för halterna i omgivningsluft medan den för kväveoxider bidrar till betydligt mer än hälften.

De bensindrivna personbilarna är den kategori fordon som står för största andelen av utsläppen.

Hälsorisker

Behovet av ytterligare åtgärder för att minska utsläppen av bilavgaser bör givetvis värderas utifrån de hälso- och miljörisker som är förknippade med bilavgaserna.

Ett antal ämnen som ingår i bilavgaser såsom kväveoxider, svaveloxider, partiklar och sekundärt bildade ämnen, som ozon och andra oxidanter, är exempel på ämnen som kan orsaka negativa hälsorisker.

De ämnen som värderats när det gäller systemtoxiska effekter är koloxid och bly. För koloxid har främst uppmärksammats den riskgrupp som personer med hjärt-kärlsjukdomar utgör.

Bly är en giftig tungmetall som inte bryts ned utan upplagras i naturen. Att blyutsläpp har svåra konsekvenser för hälsa och miljö har länge varit känt. Under senare tid har dock rapporter kommit som tyder på ännu värre effekter än man hittills anat. I första hand bör nämnas risken för hjärnskada på barn redan vid måttlig blyexponering.

De storregionala problem som bl. a. är förknippade med bilavgaser är försurningen och bildningen av fotokemiska oxidanter. I Sverige bidrar fordonen med ca 60 % av kväveoxidutsläppet. Kväveoxiderna bidrar i sin tur till 30–50 % av surheten i nederbörden. På sikt kan ökade utsläpp av kväveoxider få allvarliga konsekvenser för mark, sjöar och växtlighet. Det kan vidare konstateras att den ökning av surheten i nederbörd som kan iakttas i dag inte beror på ökning av sulfathalten i nederbörden utan på ökning av nitrathalten.

Utsläppet av kväveoxider och kolväten från bilavgaser svarar för en större del av de fotokemiska reaktioner som leder till bildning av ozon och fotokemiska oxidanter. Detta är ett problem som förekommer under som-

marhalvåret. Förutom direkta hälsoeffekter vid smogepisoder kan vid episoder med förhöjda oxidanthalter skador erhållas på vegetation och odlingar på landsbygden. Flera ekonomiskt viktiga växter är känsliga såsom sädesslagen, bladgrönsaker som sallad och spenat men även olika slags barrträd. En uppskattning gjord av institutet för vatten- och luftvårdsforskning pekar på att en minskad avkastning och kvalitetsförlust i jordbruket på flera hundra miljoner kronor per år redan förekommer i Sverige.

Det finns också starka skäl att misstänka att de skogsskador som rapporterats bl. a. från Västtyskland har samband med förekomst av kväveoxider och oxidanter i luften. De ekonomiska konsekvenserna för skogsbruket härav är ännu inte möjliga att uppskatta utifrån tillgängligt underlag.

Blyfria motorbränslen

Bilavgaskommittén har genom tilläggsdirektiv den 8 mars 1979 fått i uppdrag att, utifrån förutsättningen att blyfri bensin av regularkvalitet skall introduceras på den svenska marknaden inom en femårsperiod, pröva när och hur en sådan introduktion skall ske och vilka medel som behövs för att inrikta bilisternas efterfrågan på blyfria motorbränslen.

Skälen till att introducera blyfria motorbränslen är dels att möjliggöra användande av avgasrenande teknik som kräver sådana bränslen, dels att minska blyutsläppen som sådana.

Det är också viktigt att blyfri bensin tillhandahålls oavsett vilka obligatoriska krav som ställs beträffande avgasrening. Om bästa tillgängliga teknik skall kunna användas, vilket är normalt i de flesta andra miljösammanhang, krävs att sådant bränsle finns tillgängligt.

I sitt betänkande *Bensin utan bly* (Ds Jo 1979:11) konstaterade blygruppen att blyfri regularbensin kunde införas den 1 januari 1983. Den blyfria bensinen kunde ges samma oktantal (93) som den blyade och priset bedömdes bli några ören mer per liter.

Bilavgaskommittén har presenterat sitt förslag om Schweizalternativet utifrån de förutsättningar som våren 1983 fanns beträffande införande av blyfri bensin i Europa. Under sommaren har emellertid dessa förutsättningar drastiskt förändrats. Sålunda har Västtyskland beslutat införa blyfri bensin från 1986 och i princip också krav på avgasrening motsvarande USA-83-krav. Storbritannien har också deklarerat ett intresse av att införa blyfri bensin under 1980-talet och detsamma gäller beträffande Danmark, Norge och Nederländerna. Samtidigt har motståndet mot införande av blyfri bensin hos övriga EG-länder minskat.

Härtill kommer att man inom ramen för det nordiska samarbetet inom bilavgasområdet funnit att goda förutsättningar föreligger att införa blyfri bensin i de nordiska länderna.

Kommittén har också tagit konsekvenserna av denna utveckling och

senare förordat ett införande av USA-83-kraven. Sverige bör enligt vår mening ta ställning för USA-83-kraven. Likas bör beslut nu tas om införande av oljefri regularbensin. Som redovisades redan i blyutredningen kan ett mycket stort antal bilar redan nu använda blyfri regularbensin.

Hemställan

Med hänvisning till ovanstående hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag om införande av blyfri regularbensin från år 1985,
2. att riksdagen hos regeringen begär att förslag om införande av USA-83-krav föreläggs 1983/84 års riksmöte för införande av bilavgaskommitténs förslag.

Stockholm den 19 januari 1984

LARS ERNESTAM (fp)

BÖRJE STENSSON (fp)