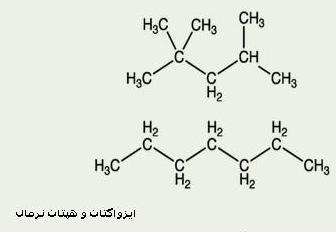
**شناخت ماهیت بنزین و اثر آلایندگی آن بر محیط زیست و انسان**

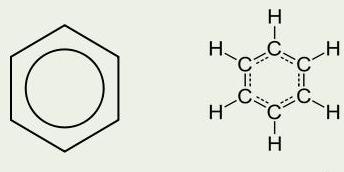
از زمان شناخت بنزین به عنوان مایع حرکت و سرعت در خودروها و زندگی صنعتی امروزی، تغییرات زیادی در ترکیب ساختاری آن و موتور خودروهای وابسته به آن ایجاد شده است. برخی از این تغییرات ، جهت افزایش کارایی و راندمان خودروها بوده و برخی نیز جهت حفظ سلامت و جلوگیری از تهدیدهای آلاینده ها و فاجعه های مرئی و نامرئی حاصل از آنها.

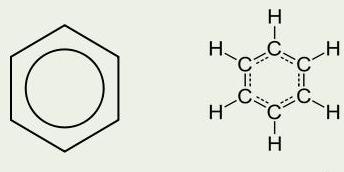
**بنزین**این مایع فرار و اشتعالزا را نخستین بار در آلمان «بنزین» نامیدند که ظاهراً گرفته شده از نام ماده شیمیایی بنزن است. در انگلیسی نیز نام این سوخت "Petrol" مشتق شده از کلمه petroleum (نفت خام) و یا " Gasoline" (در ایالات متحده :Gas ) است. بنزین ترکیبی از چندین ماده آلی به دست آمده از تقطیر جزء به جزء نفت خام همراه با مواد افزودنی است. لذا عمده بنزینهای تولیدی شامل هیدروکربنهایی بین ٤ تا ١٢ اتم کربن در هر مولکول هستند. **بنزین به عنوان یک ماده ترکیبی شامل چه هیدروکربنهایی است؟**  
بنزین معمولی، مجموعه ای از هیدروکربنهایی مانند پارافین‌ها (آلکانها)، نفتن ها(سیکلو آلکانها) و اولفینهاست ولی می شود اکتانها (C8H18) را به عنوان یکی از ترکیبات مشخص در بنزین به حساب آورد.   
به طور کلی نسبتهای هیدروکربنهای موجود به عوامل زیر بستگی دارد :

• پالایشگاه نفت سازنده بنزین ، چون همه آنها دارای واحدهای فرایند و تولید یکسانی نیستند ؛  
• نوع نفت خام مصرفی پالایشگاه ؛  
• درجه بنزین و به طور خاص عدد اکتان آن .  
امروزه بسیاری از کشورها در مورد ترکیبات آروماتیک بنزین به طور عام و بنزن به طور خاص و ترکیب اولفینها محدودیتهایی را اعمال می‌کنند. چنین مقرراتی مزیت ترکیبات پارافینی(آلکانی) با اکتان خالص بالا (مانند آلکیلات) را افزایش داده و جهت کاهش بنزن، پالایشگاهها را مجبور به افزودن واحدهای جدید در فرایند تولید می کند .طبق استانداردهای جهانی، میزان بنزن موجود در هر لیتر بنزین نباید بیش از یک درصد باشد.  
در بنزین، ترکیبات آلی دیگری مانند اترهای آلی همراه با مقداری از آلاینده ها (به طور خاص ترکیبات گوگردی) می تواند باشد که معمولاً در پالایشگاه جدا می شوند.

**عدد اکتان**با شناخت عملکرد سوختی مانند بنزین در موتور خودروها و به دنبال آن اثر ترکیباتی به عنوان مواد افزودنی به آن، تلاش سازندگان خودرو بالا و بالاتر بردن قدرت موتورها بدون رسیدن صدمه به اجزائی مانند سیلندرها و پیستونهاست. اما چگونه می توان توان موتورها را بدون آسیب و مشکلی بالا برد؟ این عمل درصورتی امکان پذیر است که بنزین و هوای مخلوط متراکم شده داخل موتور در حد امکان دیرتر مشتعل شود و نسبت به پدیده احتراقِ مخرب مقاومتر باشد.  
معیاری که مشخص می کند سوخت تا چه میزان توانایی متراکم شدن قبل از احتراق خودبخودی مخرب (بدون جرقه) را داراست ، عدد اکتان نامیده می شود. **عدد اکتان چگونه تغییر می کند؟**عدد اکتان بنزین با تغییر شکل مولکولهای کربن آن تغییر می کند ، هر چه زنجیره مولکولی بنزین خطی تر باشد، عدد اکتان کمتری داشته و با پیچیده تر شدن آن، عدد اکتان بنزین نیز بالا می رود؛ اگر بخواهیم هیدروکربن های موجود در بنزین را بر پایه عدد اکتان آن دسته بندی کنیم، آلکانها (هیدروکربنهای خطی) دارای پایین ترین عدد اکتان و هیدروکربن های ایزومری (شاخه دارها) و حلقوی ها پس از آن قرار می گیرند؛ و در آخر این تقسیم بندی نیز آروماتیکها مانند بنزن با بالاترین عدد اکتان قرار دارند. بنابراین، عدد اکتان در آروماتیکها (که به نظر می رسد دارای پیچیده ترین شکل مولکولهای کربن هستند) به بالاترین میزان خود رسیده و در آلکانها یا هیدروکربنهای خطی این عدد حتی از صفر نیز پایین تر است.  
هیدروکربن شاخه دار ایزو اکتان (۲،۲،۴-تری متیل پنتان) در بنزین - به عنوان مرجع استاندارد جهت سنجش تمایل آن به مقاومت در برابر خود اشتعالی - عدد اکتان ۱۰۰ و به هیدروکربن نرمال(خطی) هپتان کمترین مقاومت یعنی عدد صفر داده شده است. پس عدد اکتان بنزین درصدی از ایزواکتان در نرمال هپتان است که بیانگر خاصیت ضد کوبشی برابر با بنزین مورد آزمایش در شرایط آزمون استاندارد است.

****

**روشهای اندازه گیری عدد اکتان  
١. Research Octane Number) RON) – روش تحقیقی**معمولاً در همه کشورها مقدار عددی RON به عنوان عدد اکتان بنزین به کار می رود. این مقدار، از سوختن سوخت در موتور آزمایشگاهی با ضریب تراکم (CR) متغیر و تحت شرایط کنترل شده تعیین می شود و نتایج به دست آمده با نتایج مخلوط ایزواکتان و نرمال هپتان مقایسه می شود. **٢. Motor Octane Number) MON) - روش موتوری**اندازه گیری اکتان در این روش برای دانستن رفتار سوخت ، تحت بار و فشار سخت تر آزمایش است. یعنی اکتان سوخت مخلوط از قبل گرم شده ، با سرعت موتور بالاتر و با سیستمهای احتراقی متغیر که بستگی به ساختار سوخت دارد ، اندازه گیری می شود. MON سوختهای جدید حدود ۸ تا ١٠ واحد پایین تر از RON خواهد بود. به هرحال ارتباط مستقیمی بین دو عدد MON و RON وجود ندارد. **3. Anti-Knock Index) AKI) - شاخص ضد کوبش**در بسیاری از کشورها از جمله ایران عدد اکتان براساس عدد بدست آمده RON است و در پمپ بنزینهای کشورهایی مانند استرالیا و اروپا عدد اکتان مشخص شده در بالای پمپها براساس عدد RON محاسبه می شود. اما در کشورهای کانادا و ایالات متحده و دیگر کشورهایی مانند برزیل ، عدد منعکس شده میانگین RON و MONیعنی (R+M)/2 است که گاهی به آن (Pump Octane Numbr) PON نیز گفته می شود. مسلماً برای یک نوع بنزین مشخص به دلیل شرایط سخت تر آزمایش در روش MON نسبت به روش RON، عدد به دست آمده از آزمایش به روش RON عدد بیشتری خواهد بود . فاصله میان ۲ عدد بدست آمده از این ۲ روش آزمایش را ، sensitivity یا حساسیت سوخت مینامند که بسیار مهم است چرا که ممکن است بنزینی بدلیل نوع افزودنی ها و مواد بکار رفته جهت بالا بردن اکتان در شرایط آزمایش RON عدد بالایی از اکتان را ارائه دهد اما در شرایط سخت تر ، توانایی مقابله بار کمتری نسبت به تراکم پذیری داشته و عدد حاصل از آزمایش MON بسیار پایین باشد ، لذا بین چند بنزین مختلف که از آزمایش RON عدد مشابهی بدست آورده اند ، بنزینی مرغوبتر است که فاصله اعداد بدست آمده از ۲ آزمایش RON و MON برای آن نوع بنزین کمتر از بقیه باشد ( حداکثر ۱۰ عدد اختلاف، قابل قبول است) .  
با توجه به موارد فوق مبنا قرار دادن عدد بدست آمده از آزمایش RON بعنوان عدد اکتان ، چندان صحیح به نظر نمی رسد و حتی راه را برای تقلب شرکتهای نفتی و استفاده از افزودنیهای ارزانتر باز می گذارد. بدست آوردن عدد جدیدی به نام PON یا Pump Octane Number این مشکل را تا حد زیادی حل کرده و راه تقلب در این زمینه را می بندد.حال با شناخت عدد اکتان، مهمترین مواد افزودنی در بنزین که با هدف افزایش این عدد مورد استفاده قرار گرفته و می شود مرور می کنیم. **بنـزن**بنزن بعنوان یک ماده آلی آروماتیک بطور طبیعی در نفت خام و بالطبع در بنزین وجود دارد. ولی از آنجایی که این ترکیب باعث افزایش عدد اکتان و بهسوزی بنزین و کاهش ضربه خوری موتور خودروها می شود بسیاری از کشورها (هم اکنون) تمایل به استفاده از این ماده افزودنی را در بنزین دارند.

****

تا قبل از سال ١۹٥٠ این ترکیب در بنزین مصرف می شد تا وقتی که تترا اتیل سرب بعنوان یک افزودنی ضد ضربه خوری موتور، بطور گسترده ای مورد استفاده قرار گرفت.  
بنزن ترکیبی بسیار خطرناک بوده که به سرعت تبخیر می‌شود و خوشبو است. این ماده درسالهای اخیر به مقدار زیادی در بنزین تولید داخل وجود داشت. این هیدروکربن آروماتیک در صنایع پلاستیک، رزین و نایلون‌سازی‌ نیز به کار می‌رود. عامل اصلی به وجود آمدن آلاینده بنزن، بخارات ناشی از مصرف بنزین است که متأسفانه کنترلی بر این بخارها که ناشی از فعالیت پمپ های بنزین و خودروها است وجود نداشت. لازم به ذکر است که در اثر احتراق ناقص بنزین در محفظه احتراق موتور خودروها، چند نوع ترکیب آروماتیک چند حلقه ای از جمله بنزن تولید می شود.  
برابر با استاندارد ۲۲۸ EN و ۱۳۱۹ ASTM D حداکثر میزان مجاز بنزن در بنزین ۱ درصد حجمی است. برای سال ۲۰۱۱ میلادی ایالات متحده میزان مجاز بنزن در بنزین را به ۶٢/٠ درصد کاهش داد.  
حد استاندارد اروپا برای آلاینده بنزن موجود در هوا ٥ میلی گرم در متر مکعب و در ژاپن ٣ میلی گرم بر مترمکعب است در حالی که در سال ١٣۸۸ در پنج منطقه آلوده تهران بالاترین میزان بنزن موجود در هوا ۱۵۰ میلی گرم بر متر مکعب و کمترین میزان ۵۰ میلی گرم در متر مکعب بود. یعنی حدود ١٢ برابر حد مجاز. **اثرات بنزن**بنزن به عنوان ترکیبی سرطانزا شناخته شده ‌است. تمام روش کارهای آزمایشگاهی با بنزن را باید در زیر هود انجام داد و از دستکش‌های آزمایشگاهی استفاده کرد.  
از بنزن در گذشته به عنوان یک حلال متداول در آزمایشگاه‌ها استفاده می‌شد ولی بعد از اینکه دانشمندان پی به هویت سرطانزایی آن بردند، استفاده از آن به عنوان یک حلال بسیار محدود شد و سعی گردید از حلال‌های مشابه مانند استون و... استفاده شود.  
تماس طولانی مدت با بنزن، تأثیرات مخربی را بر روی بافت‌های سازنده سلول‌های خون خصوصاً سلولهای مغز استخوان می‌گذارد. عوارض تماس مزمن با بنزن، کاهش خون سازی بدن، ناتوانی در سیستم ایمنی بدن و همچنین سرطان خون، اختلال در سیستم تنفسی، تأخیر در استخوان بندی جنین انسان، صدمه به سیستم تولید مثل انسان، ناباروری، تولید تومورهای غدد لنفاوی و صدمه به کبد است.   
چندین مؤسسه از جمله انجمن تحقیقات سرطان دنیا، انجمن حفاظت محیط زیست آمریکا، اداره خدمات بهداشت آمریکا، بنزن را عامل سرطان خون (لوسمی) و دارای درجه سرطان زایی یک معرفی کرده‌اند. دوره پنهانی سرطان خون به طور معمول ۵ تا ۱۵ سال بعد از اولین تماس روی می‌دهد. **سـرب**بعد از تشخیص خطرناک بودن بنزن بتدریج ماده افزودنی دیگر با ترکیب سرب دار وارد بازار مصرف شد. اضافه کردن آن یعنی تترا اتیل سرب CH2 CH3)4) Pb TEL به بنزین به دو علت انجام می‌گیرد. ١- این ماده بعنوان ضد کوبش (تق‌تق کردن) موتور عمل می‌کند ٢- از احتراق این ترکیبات، سرب روی دیواره محفظه احتراق می‌نشیند و به عنوان روانکار از سایش سوپاپ جلوگیری می‌کند .   
ولی از طرف دیگر وجود سرب در بنزین : ١. برای سلامتی انسان خصوصاً اطفال و زنان باردار مضر است ( باعث بروز عقب‌ماندگی ذهنی در اطفال می شود) ٢. امکان استفاده از کاتالیزورهای ضد آلودگی مانند کانورتور (دستگاه تبدیل کننده گازهای مضر به گازهای بدون خطر که در انتهای اگزوز نصب می‌شود) را غیر ممکن می‌سازد .  
علی رغم بالا بودن عدد اکتان بنزین سرب دار (در ایران حدود ۹٣ بوده است) بدلایل فوق بتدریج استفاده از سرب در دنیا و از جمله ایران کاهش یافته و مواد افزدونی دیگری را برای بالا نگهداشتن عدد اکتان استفاده کردند. **MTBE**متیل ترت- بوتیل اتر (MTBE) یک ماده آلی اکسیژن دار به فرمول CH3 3(٣COCH) است. مایعی است فرار، اشتعال پذیر، بی رنگ و قابل حل در آب و بطور خفیفی نیز بوی نعنا می دهد. MTBE برای افزایش عدد اکتان امروزه در ایران و برخی کشورهای دیگر به بنزین بدون سرب افزوده می شود.  
متانول که خود از اجزای اصلی بوجود آورنده MTBE است اغلب از گاز طبیعی و دیگر محصولات نفتی بدست می آید . پس از کنار گذاشتن تترا اتیل سرب در کشور از روش اکسیژن دار کردن بنزین از طریق افزودن MTBE استفاده می شود.  
در ابتدای انتخاب و استفاده از این ماده در سوخت، مزایای زیست محیطی آن مورد توجه بود ولی اکنون پس از گذشت چند سال از مصرف آن در دنیا مشخص شده است که MTBE دارای امکان تاثیرات سوء روی انسان بوده و دارای پتانسیل آلودگی محیط زیست است.   
MTBE مقاومت زیادی به تخریب زیستی دارد و دارای نیمه عمر و حلالیت بالایی در آب بوده و بسیار متحرک است به همین دلیل تحت شرایط طبیعی این ماده می تواند تا فواصل طولانی همراه با آب منتقل شود و همچنین با تجمع در آبهای زیر زمینی و در نهایت استفاده در شرب و کشاورزی می تواند با تهدید سلامتی انسان و طبیعت باعث معضلات زیست محیطی شود.   
با توجه به مصرف گسترده MTBE در ایران و هزینه بسیار بالای تصفیه و خارج کردن MTBE از سیستم آب رسانی، قبل از آنکه این ماده به معضل زیست محیطی در کشور تبدیل شود باید راهکارهای مناسبی برای آن اندیشید.  
سازمان US-EPA در سال ١۹۹۷ اعلام کرده است که وجود ۴٠- ٢٠ قسمت در بیلیون (ppb) از این ماده در آب شرب منجر به اثرات منفی در سلامت اشخاص خواهد شد. **خواص MTBE**توجه به این ماده در دهه ۷۰ میلادی آغاز و مصرف آن در دهه ۸۰ و ۹۰ میلادی در جهان افزایش یافت. در ابتدای انتخاب و استفاده از این ماده در سوخت مزایای زیست محیطی آن مورد توجه بوده که مهمترین آنها افزایش عدد اکتان بنزین، کاهش نشر گازهای آلاینده منتشر از اگزوز خودرو مانند منواکسید کربن و ازن ، حذف سرب از بنزین به همراه تأثیر بهبود نسبی کیفیت هوا، تولید آسان و سهولت اختلاط با بنزین است ولی اکنون پس از گذشت چند سال از مصرف آن در دنیا مشخص شده است که MTBE دارای امکان تأثیرات سوء روی بدن انسان و مضرات زیست محیطی بوده و آلودگی آبهای زیر زمینی از مهمترین جنبه های آن است .

****

در آمریکا از سال ۱۹۹۷ تا ۲۰۰۱ میلادی دو سیستم تأمین کننده نیاز آب شرب شهری بخاطر آلودگی MTBE برای این منظور غیر قابل استفاده شدند. در سانتامونیکای آمریکا حداقل ۵۰ درصد از کل آب شهری که از منابع زیرزمینی تأمین می شد برای شرب غیر قابل استفاده گردید به طوریکه ۵/۳ میلیون دلار برای جایگزینی و تأمین آب شرب منطقه هزینه شد**.**وجود MTBE در کالیفرنیا در نمونه های شهری عموماً با مقادیر کمتر از mg/l 2 گزارش شده است. در شرایط خاص در جاهایی که قایقهای موتوری استفاده می شد غلظت این ماده در آن آبها بهppm 12 هم می رسید. درتحقیقی که در سال۱۹۹۶ توسطUSGS در ۱۶ شهر آمریکا انجام شد، مقدار MTBE موجود در آبهای سطحی بین µg/L ١٠٠- ٢ گزارش شد که غلظتهای بیشتر بین ماه های اکتبر تا مارس واقع شده است.  
در آمریکا به خاطر تأثیرات این ماده در انسان و محیط زیست به ویژه آلودگی منابع آب اعتراضات فراوانی نسبت به ادامه مصرف آن وجود دارد و در بعضی مناطق استفاده از MTBE ممنوع شده است.  
انسان از سه طریق خوردن یا آشامیدن ، استنشاق و تماس پوستی می تواند در معرض MTBE قرار گیرد و سلامتی او تهدید شود که از این بین بلع مهمترین راه ورود این ماده به بدن انسان است و عمدتاً از طریق آشامیدن آب آلوده انجام می شود، ضمن آنکه استحمام با آب گرم آلوده نیز فراریت آن را افزایش داده و باعث استنشاق این ماده می شود .   
تأثیرات این ماده روی بدن به دو قسمت سرطانی و غیر سرطانی تقسیم می شود . به دلیل زمان نسبتاً کوتاه از آغاز مصرف گسترده این ماده تحقیقات و مطالعات کافی برای بررسی تاثیرات سرطان زائی در انسان انجام نشده ولی این موضوع هنگامیکه حیوانات آزمایشگاهی به صور مختلف در معرض مقادیر بالای MTBE قرار گرفتند اثبات شده است.  
در یک آزمایش در اثر بلعیدن MTBE در موشهای صحرایی ماده به مقدار mg ١٠٠٠به ازاء هر کیلوگرم وزن بدن در روز طی یک دوره ۱۰۴ روزه این موشها به سرطان خون مبتلا شدند و همین تیمار در موشهای صحرایی نر در دوره فوق باعث بروز تومورهای بیضوی در آنها گردید.  
طی تحقیاتی در یک دوره۱۸ ماهه ، استنشاق این ماده توسط موشهای صحرای نر و ماده صورت گرفت و خاصیت سرطان زایی MTBE در این حیوانات آزمایشگاهی مشاهده شد . بر همین اساس USEPA این ماده را در گروه دارای امکان سرطان زائی قرار داده است .   
در مورد تأثیرات غیر سرطانی MTBE، از مهمترین و شایعترین عوارض تنفس آن در انسان سردرد، سرگیجه، تهوع، آلرژی و مشکلات تنفسی است.   
**مبدل های کاتالیستی (کنیستر)**  
وجود کاتالیست (کنورتور) بعنوان یک ابزار تصفیه کننده در خودرو تا ۹۰٪ گازهای سمی (منوکسید کربن،اکسیدهای نیتروژن دار) را بی‌اثر می‌کند به‌گونه‌ای که هیدروکربن‌های نسوخته که از موتور خارج می‌شوند را به آب و دی اکسید کربن تبدیل می‌نماید. علاوه بر این، اکسید ازت را به گاز ازت تبدیل می‌کند بنابراین کاتالیست در کاهش آلودگی هوا بسیار مؤثر است.   
طول عمر مفید کاتالیست ۵٠,٠٠٠ تا ۶٠,٠٠٠ کیلومتر است. مبدل‌های کاتالیستی معمولاً روی خودروهای جدید نصب می‌شوند (هم اکنون در ایران نیز بر روی بعضی از خودروهای تولیدی نصب می شوند) تا میزان آلایندگی آنها را کاهش دهد. پس از ۸٠,٠٠٠ کیلومتر، پر شده و عملاً کارایی خود را از دست می‌دهد. البته این امر در شرایط دمای هوا بالا و ترافیک زودتر به حالت اشباع می رسد. متوسط عمر کاتالیست چیزی حدود ۴ سال است و پس از مدت زمان یاد شده باید این قطعه مصرفی تعویض شود.  
کنیستر فناوری جدیدی است که باعث جمع آوری بخارات بنزین می شود و علاوه بر آن از انتشار گازهای گلخانه ای نیز به محیط زیست جلوگیری می کند.  
افزایش راندمان احتراق، ارتقای ضریب ایمنی در مسیر سوخت رسانی خودروها، کاهش ١٠ درصدی مصرف بنزین در خودروها و قابلیت مصرف اتانول در سیستم سوخت رسانی از مزیت های استفاده از تکنولوژی کنیستر است.  
پس از اتمام دوره مصرف باید قطعه کنیستر تعویض شود. البته نصب کنیستر یکی از راه هایی است که مانع از انتشار ذرات بنزین در محیط می شود و در کنار آن چند لایه کردن باک بنزین و نصب لوله های استاندارد هم برای کاهش اثرات مخرب آلاینده ها در محیط زیست مفید خواهد بود.  
در ایران، بود یا نبود کنیستر و کاتالیست‌ها در معاینه فنی خودروها سنجیده نمی‌شود و اگر در آن زمان هم مورد بررسی قرار بگیرد، نمی‌توان این قطعات را روی آن نصب کرد. شرکت های خودروسازی در ایران از سال ۱۳۸۲ نصب کاتالیست را در خودروهای داخلی آغاز کردند و قبل از این تاریخ خودرو ها فاقد استاندارد بوده‌اند و به همین دلیل آلایندگی این خودروها بیش از ۳۰ برابر سایرخودروها استو براین اساس منع تردد خودرو های مدل ۱۳۸۲ به پایین در سازمان حفاظت از محیط زیست ارائه شده است. احتمال می رود در تعدادی از خودروهای تولیدی سه ماهه آخر سال ۱۳۸۶ نیز قطعه کاتالیست نصب نشده باشد.  
به موجب طرح جامع کاهش آلودگی هوا «آزمون صحت کاتالیست کنورتور و کربن کنیستر در معاینات فنی خودرو‌ها به منظور صدور برگه و برچسب معاینه فنی از ابتدای سال ۹۱ اجباری است». **بنزین سوپر**بنزینی است که بدلیل وجود مواد افزدونی (مورد اشاره) دارای عدد اکتان بالا است.(عدد اکتان بنزین معمولی :۸۷ ، عدد اکتان بنزین سوپر : ۹۷ ) **بنزین الکلی (سوخت زیستی)**همانگونه که قبلاً ذکر شد MTBE جایگزین سرب در بنزین شد چون می تواند عدد اکتان بنزین را مانند سرب بالا نگاه دارد. علاوه بر آن، این ماده اکسیژن ساز مانع از تولید منوکسید کربن در عمل احتراق شده و درنتیجه به جای آن دی اکسید کربن از اگزوز خودروها خارج می شود. اما بدلیل ریسک بالای نفوذ آن در خاک و سپس آبهای سطحی یا زیرزمینی که ممکن است درنهایت مورد مصرف کشاورزی یا شرب قرار گیرند و باعث آلودگی غیرقابل بازگشتی در محیط زیست گردند ، الکلهای متان و اتان (البته عمدتاً اتان) جایگزین آن در بنزین شده اند.  
در حال حاضر در کشورهای توسعه یافته و درحال توسعه این نوع سوختها بسرعت در حال توسعه و جایگزین شدن با سوختهای قبلی هستند و هنوز گزارش خاصی از مشکلات زیست محیطی حاصل از آنها عنوان نشده است! لذا به این سوخت ، سوخت پاک یا بنزین سبز نیز گفته می شود.  
متانول به جهت یکسری معایب کمتر از اتانول مورد توجه و استفاده در سوختهای بنزینی است و عمده ترین عیب در این است که متانول بصورت طبیعی رطوبت هوا را مستقیماً از اتمسفر جذب می کند. آب جذب شده متانول را در باک رقیق کرده و امکان جدایی فاز بین ترکیب متانول و بنزین را ایجاد می کند. **ترکیبات سوختی اتانلی**امکان استفاده از اتانلهای آب دار یا بی آب برای موتورها وجود دارد که در هر دو حالت جهت عمل احتراق ، تغییرات و تنظیمات لازم بر روی موتور خودرو ضروری است.  
اتانل بی آب می تواند برای استفاده در موتورهای بنزینی با درصدهای مختلف بکار رود.  
ترکیبات سوختی اتانلی که با اعداد مختلف نماد "E" نشان داده می شوند بیانگر درصد حجمی اتانول در بنزین است. بعنوان مثال، E١٠ که نشان دهنده ١٠% اتانول بی آب و ٩٠% بنزین می باشد.  
سوخت مخلوط E١٠ و درصد کمتر از آن، حداقل در بیش از ٢٠ کشور جهان مورد استفاده قرار می گیرد. سوختهای ترکیبی E٢٠ تا E٢٥ از سال ١۹۷٠ در برزیل بکار می رود . E ٨٥ بطور عادی در ایالات متحده و اروپا برای خودروهایی با سوختهای قابل تغییر (flexible-fuel vehicles) استفاده می شود. اتانل آبی یا E١٠٠ در خودروهای مصرف کننده اتانل خالص برزیلی و خودروهای مصرف کننده سوختهای سبک قابل تغییر، استفاده می شود . در خودروهای معمولی و متداول کشورهای مصرف کننده این نوع سوخت، میزان اختلاط اتانل محدود به درصدهای پایین می شود چرا که اتانل ماده ای خورنده است و می تواند بعضی از قطعات موتور یاسیستم سوخت رسانی را از بین ببرد. لذا موتور خودوها برای داشتن ضریب تراکم بالاتر و استفاده بیشتر از ظرفیت اکسیژن دهی اتانل نسبت به موتورهایی با مصرف بنزین خالص و برای افزایش کارایی سوخت، باید تنظیم شوند**.   
معایب سوختهای اتانلی**درصورت عدم سازگاری جنس قطعات خودرو با اتانل ترکیبی سوخت، این ماده باعث خورندگی و از بین رفتن اجزاء موتور می شود و همانگونه که اشاره شد، جهت جلوگیری از چنین مشکلی حتماً تغییرات و سازگاری لازم موتور خوردوهای بنزین سوز با سوخت های اتانلی باید انجام گیرد. **جایگاه سوختهای زیستی(اتانلی) در ایران**با توجه به آلایندگی های زیست محیطی MTBE ، در برنامه چهارم توسعه برنامه ریزی های کلانی برای حذف این ماده آلاینده ی شیمیایی از ترکیب بنزین خودروها پیش بینی شده بود تا با تولید اتانول سوختی، این سوخت گیاهی جانشین MTBE شود. مزیت اجرای این طرح استفاده از پسماند زمین های زیر کشت نیشکر استان خوزستان جهت تبدیل آنها به اتانول سوختی بود که درنظر بود بتدریج در جایگاههای سوخت سراسر کشور عرضه شود.

**گوگرد**گوگرد جزء ترکیبات مواد افزودنی در بنزین و تغییردهنده عدد اکتان نیست ولی به جهت اهمیت اثر و نوع آلودگی حاصل از آن، اشاره ای کوتاه و لازم به این ماده خاص می شود:  
گوگرد در نفت خام وجود دارد، لذا در تولید فراورده های نفتی مانند بنزین بسته به نوع و نحوه پالایش نفت، گوگرد می تواند از بنزین حذف شده و یا درصدی در آن باقی بماند. وجود گوگرد در بنزین(و البته در گازوئیل) باعث می شود که در اثر احتراق سوخت در موتور، دی اکسید گوگرد تولید و از اگزوز خودرو خارج گردد.  
دی اکسید گوگرد روی سطح فلز جذب می شود، دارای حلالیت بالایی در آّب است و با حضور یک لایه سطحی رطوبت در سطح فلز، تشکیل اسید سولفوریک می دهد که این اسید عامل اصلی خوردگی ناشی از اکسید گوگرد است.  
دی اکسید گوگرد همچنین اثرات زیانباری بر سلامت انسان ها دارد. در ۴٠ سال گذشته با علم به این خطرات و بدلیل کنترل های ممکن و بهینه کردن سوخت مصرفی میزان دی اکسید گوگرد در کشورهای اروپایی علی رغم افزایش تعداد وسایل نقلیه بطور محسوسی کاهش یافته است.