

betydning af PNA-emissionen (kræftfremkaldende polynukleare aromatiske kulbrinter).

4. Nedsættelsen medfører ikke tekniske problemer med den eksisterende bilpark.
5. Den tekniske omstilling på raffinaderierne kan iflg. disses angivelser tage 3-4 år, men de vesttyske erfaringer med en afgift på den »blyrige« benzin viste, at omstillingen kunne ske forbavsende hurtigt.
6. De økonomiske konsekvenser ved en nedsættelse til 0,15 g/l er meget begrænsede. De vesttyske forbrugere har ikke været udsat for prisforhøjelser på grund af blynedsættelsen.
Miljøstyrelsen beregner på grundlag af raffinaderiernes angivelser (andre findes ikke) udgifterne til:
3,1 øre pr. liter i merproduktionsomkostninger (98/93-oktan), hvilket for en bilist svarer til en 50-er om året (+ afgifter). De svenske beregninger ligger noget lavere.
7. Ud over Vesttyskland, som gennemførte nedsættelsen pr. 1. januar 1978, har også Sverige vedtaget nedsættelsen (med en overgangsperiode frem til 1. juli 1981).

Miljøstyrelsens konklusion er den, at det er forholdsvis enkelt at gennemføre nedsættelse af blyindholdet til 0,15 g/l.

VS' konklusion er, at det vil være helt uansvarligt ikke at gøre det.

Formålet med at fremsætte beslutningsforslaget nu er *dels* at prøve at forhindre, at oliebranchen som i 1977 spænder ben for en nedsættelse til 0,15 g/l (branchen fisker øjensynlig efter »mellemløsninger« for tiden), *dels* at få nedsættelsen igennem hurtigst muligt. VS ønsker ikke at risikere, at en nedsættelse igen bliver udskudt med henvisning til, at man ønsker yderligere undersøgelser.

Forslagets udformning sigter på at opstille en konkret og realistisk løsning.

Blynedsættelsen vil kræve investeringer på raffinaderierne, og det vil tage nogen tid. Men der er ingen grund til uden videre at tage raffinaderiernes udtalelser for gode varer. Der er næppe tvivl om, at en afgift på benzin med mere end 0,15 g/l vil betyde en hurtig omlægning, sådan som det er sket i Vesttyskland.

Lige så skeptisk skal man være over for olieselskabernes beregninger af de økonomiske konsekvenser.

Som en illustration kan nævnes, at raffinaderierne beregner sig en intern forrentning på 21-22 pct. om året af investeringer! Hvilket dog »efter miljøstyrelsens opfattelse er i overkanten for en miljøinvestering, som isoleret betragtet ikke bør give overskud« (Rapporten, s. 62).

Miljøstyrelsen beregner derefter konsekvenserne ud fra en intern rente på 15 pct. Men det er jo stadig profitabelt, f. eks. i forhold til naturgasnettets 6-12 pct.

Dertil kommer, at raffinaderierne under alle omstændigheder står over for investeringer.

Med ilandføringen af naturgassen og nedsat anvendelse af fyringsolie bliver det nødvendigt at øge forædlingskapaciteten på danske raffinaderier, sådan som det er tilfældet i andre europæiske lande.

I den eksisterende lov indgår, at ministeren kan fastsætte krav om benzinenes sammensætning og kvalitet.

Det vil være rigtigt, at der fastsættes regler for at undgå forøget PNA-emission. Ligeledes kan det være rigtigt at fastsætte superbenzinens oktantal til 98-RON.

Konklusion

På trods af VS' sympati for en nedsættelse af blyindholdet til 0,15 g/l må det siges at være en lappeløsning. Selv med denne nedsættelse vil der blive udsendt ca. 280 tons bly i 1982. Klart bedre end de 750 tons, der ellers ville være udsigt til – men stadig alt for meget. Løsningen på længere sigt må *dels* bestå i at fjerne blyet helt fra benzin (det er næppe muligt i dag, hvis man samtidig skal undgå andre farlige stoffer), *dels* i en kraftig begrænsning i den individuelle trafik til fordel for den kollektive. Men den lappeløsning, som her er foreslået, har jo sin berettigelse i, at det er nødvendigt at beskytte folk mod de værste konsekvenser af det eksisterende samfunds afsindighed. Forhåbentlig vil det kun være olieselskaberne, som vender sig imod, at det bliver gennemført.