

Bemærkninger til forslaget

Forslagsstillerne finder, at svovldioxidudslip til atmosfæren giver anledning til særdeles alvorlige miljøproblemer. Miljøproblemer, der er forårsaget af syrerregnen, stammende fra forbrænding af olie og kul. I forsøringsudvalgets rapport anføres, at mindst 18.000 svenske søer er forsurede, og heraf er ca. 4.000 »døde«, dvs. at der er et helt ændret økosystem, bestående af nogle få arter. Endvidere er de vestjyske nåletræplantager ramt af forsøringsangreb. Hertil kommer, at de økonomiske konsekvenser af materialeskader er på op til 500 mill. kr. pr. år.

Ifølge forsøringsudvalget medførte det høje svovlindhold i fuelolie, at knap 50 pct. af det samlede svovldioxidudslip stammede fra forbrænding af fuelolie. Såfremt svovlindholdet ikke vil blive reduceret yderligere, vil fuelolien bidrage med 30 pct. af det samlede svovldioxidudslip i år 1990 eller i alt 122.000 tons/år.

Hvis svovlindholdet forøges i hovedstadsområdet fra maksimalt 1 pct. til 1,5 pct. og reduceres i den øvrige del af landet fra 2,5 pct. til 1,5 pct. som foreslået af forsøringsudvalget, vil fuelolie bidrage med over 20 pct. i 1990 til det samlede svovldioxidudslip eller i alt 78.000 tons. Det vil sige, at der stadig er tale om et betragteligt bidrag. Ved at fastsætte et krav på maksimalt 1 pct. svovl i fuelolie kan udslippet yderligere begrænses til 52.000 tons/år i 1990.

Forslagsstillerne finder det uforståeligt, at udvalget ikke tager de store miljøkatastrofer alvorligt og sætter ind på at løse dem, hvor der er mulighed for det.

En begrænsning af svovlindholdet i olie er stort set den eneste foranstaltning, der kan gennemføres med en vis effekt på kort sigt. Samtidig er der i dag kun en forskel på et par procent i prisen.

De samfundsmæssige konsekvenser ved overalt i landet at nedsætte svovlindholdet i fuelolie til 1 pct. er relativt beskedne. Det skyldes først og fremmest, at en stor del af fuelolien kommer fra Nordsean. Denne olie indeholder meget lidt svovl.

Derudover tyder en vurdering af omkostningerne til fuelolie i de danske virksomheder på, at disse på brancheniveau udgør en meget lille andel. Forsøringsudvalget har beregnet, at meromkostningerne vil medføre en stigning i produktionsomkostningerne på 0,4 pct. ved et niveau på maksimalt 1,5 pct. svovlindhold i fuelolie. Dette forhold gør sig også gældende ved en yderligere reduktion til maksimalt 1,0 pct. svovl i fuelolien, når den meget lille prisforskel, der i dag er gældende, tages i betragtning.

Endvidere har både Sverige og Tyskland for større anlæg restriktive krav til emissionen af svovl svarende til anvendelse af fuelolie med 1 pct. svovl. Det kan således næppe hævdes, at det vil sætte det danske erhvervsliv som helhed i en uacceptabel konkurrencesituation.

Endelig er der tale om en yderst fleksibel løsning, der tillige er overordentlig let at administrere.

Forslagsstillerne finder således, at der er en række tungtvejende grunde til at reducere svovlindholdet i fuelolie og gasolie i den øvrige del af landet til maksimalt henholdsvis 1 og 0,3 pct.

Med hensyn til ikrafttrædelsestidspunktet den 1. oktober 1984 skal forslagsstillerne henvise til betænkning afgivet af miljø- og planlægningsudvalget den 11. maj 1983 vedrørende forslag til folketingsbeslutning om nedbringning af forsuren af miljøet (af Kalnæs m.fl.), hvori et flertal bestående af socialdemokratiet, det radikale venstre og socialistisk folkeparti ønskede indgreb mod forsuren uden yderligere forsinkelse (se det radikale venstres mindretalsudtalelse). Der henvises til Folketingstidende 1982-83, Tillæg B sp. 1503.

Endvidere henvises til udtalelse fra det radikale venstres ordfører ved folketingets 2. behandling af samme forslag (Folketingstidende 1982-83, forhandlingerne sp. 11298): »... der er intet, hverken teknisk eller økonomisk, der forhindrer folketinget i i januar eller februar eller marts måned 1984 at vedtage et maksimalt svovlindhold på 1 pct. med ikrafttræden den 1. oktober 1984, ...«.