

Beslutningsforslag nr. B 104. Fremsat den 22. maj 1979 af Waldorff (VS), Steen Folke (VS), Kurt Hansen (VS), Tyroll (VS) og Wilhjelm (VS)

## **Forslag til folketingsbeslutning**

### **om nedsættelse af blyindholdet i motorbenzin**

Folketinget opfordrer miljøministeren til snarest muligt at udarbejde bekendtgørelse i medfør af lov nr. 267 af 8. juni 1977 om blyindhold m. v. i motorbenzin, således at det fastsættes:

- at motorbenzin indført eller fremstillet her i landet højst må indeholde 0,15 g blyforbindelser, beregnet som bly, pr. liter.
- at motorbenzin m. h. t. kvalitet og sammensætning skal opfylde visse krav, som sikrer, at den ændrede benzinsammensætning

som følge af nedsættelse af blyindholdet ikke betyder en forøgelse af udstødelsen af kræftfremkaldende aromater.

Der kan i bekendtgørelsen fastsættes en overgangsperiode, sådan at overgrænsen på 0,15 g bly pr. liter umiddelbart gælder for normalbenzin, mens superbenzin frem til 1. juli 1982 kan indeholde op til 0,40 g bly pr. liter. Ministeren fastsætter en afgift på benzin, som frem til 1. juli 1982 indeholder mere end 0,15 g pr. liter.

### Bemærkninger til forslaget

Da loven om bly i benzin blev vedtaget i maj 1977, stemte VS for loven, fordi den gav ministeren bemyndigelse til at sænke overgrænsen for blyindholdet.

VS kritiserede samtidig, at regeringen ville sætte denne grænse så højt som 0,40 g/l på et tidspunkt, hvor Vesttyskland havde vedtaget en grænse på 0,15 g/l og Sverige havde planer om en tilsvarende grænse.

Allerede dengang kunne man fastslå

– et veldokumenteret behov, sundhedsmæssigt, især i bycentrene og hos særligt udsatte grupper (mekanikere, tankpassere m. v.). Bl. a. sammenhængen mellem blybelastningen og hjerneskader, hukommelsessvigt o. s. v.

– at forslaget ikke ville have tekniske konsekvenser i form af øget slitage, motorbankning m. v.

– at nedsættelse til 0,15 g/l ikke ville betyde forøgelse af farlige gasser (kræftfremkaldende) af nogen betydning.

– at en nedsættelse af bly i benzinen havde en øjeblikkelig virkning på luftkvaliteten.

– at de økonomiske konsekvenser ville være forholdsvis begrænsede

– at det eneste, der talte imod, var regeringens hensyntagen til olieselskaberne (raffinerierne).

De eneste oplysninger, man havde om de økonomiske konsekvenser og de praktiske vanskeligheder ved blynedsættelsen, stammede fra Oliebranchens Fællesrepræsentation, som var stærke modstandere af en nedsættelse af blyindholdet.

På trods af en udbredt skepsis over for oliebranchens oplysninger lod man sig presse til at sætte grænsen ved de 0,40 g/l.

Siden 1977 har miljøstyrelsen arbejdet på det undersøgelsesprogram, som blev opstillet i forlængelse af lovens vedtagelse. Sideløbende er der udført andre undersøgelser både herhjemme og i udlandet.

Med hensyn til de sundhedsmæssige konsekvenser af befolkningens blybelastning er der endnu ikke offentliggjort nogen vurderinger fra disse undersøgelser. Meget tyder dog på, at man fremover må være betydelig mere forsigtig med at fastsætte grænser, som påstås at give sikkerhed mod påvirkninger på nervesystemet. Under alle omstændigheder står det fast – og det gjorde det allerede i 1977, da man vedtog loven – at blybelastningen er kritisk for de udsatte grupper i befolkningen.

Det gælder arbejdere, som i arbejdsmiljøet er udsat for bly. For så vidt angår benzinblyet drejer det sig om automekanikere, tankpassere og visse chaufførgrupper.

Det gælder befolkningen i de stærkt trafikerede byområder, navnlig i områder, der som Glostrup samtidig er belastet af blyforurening fra den lokale industrivirksomhed.

Og det gælder i særlig grad børn i sådanne områder. For denne gruppe er det måske relevant at tale om en akut trussel.

På denne baggrund vil det være uacceptabelt at afvente yderligere undersøgelser, inden man foretager skridt til at begrænse blyforureningen.

Miljøstyrelsens rapport »Tekniske og økonomiske konsekvenser af en reduktion af blyindholdet i benzin« fra januar 1979 viser, at dette meget let kan lade sig gøre.

Det centrale i denne rapport er:

1. En reduktion af blyindholdet i benzin fører til en tilsvarende reduktion af luftens blyindhold. Det viser såvel vesttyske erfaringer (63 pct. og 60 pct.) som danske erfaringer (30 pct. og 27 pct.).
2. Hvis ikke der sker en reduktion af blyindholdet, så vil blyemissionen om 15 år igen være oppe på de ca. 1.000 tons om året, som den var i 1977, før loven trådte i kraft.
3. En nedsættelse af blyindholdet til 0,15 g/l kan ske, uden at der sker en forøgelse af

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.