

merudgift for landet på ca. 3,74 millioner dollar eller ca. 23 millioner kr.

Udgiften kan dog tænkes at blive væsentlig større, dels på grund af en større efterspørgsel efter lavsvovlgasolie efter direktivets vedtagelse, og dels fordi OPEC-landene arbejder på at skærpe differentieringen af prisen på råolier efter svovlindholdet.

En reduktion i svovlindholdet fra 0,5 pct. til 0,3 pct. pr. 1. oktober 1980 ville, hvis det skulle ske i dag, ifølge Oliebranchens Fællesrepræsentation formentlig betyde en merpris på 3-4,5 dollar pr. ton, svarende til en årlig merudgift for landet på 15-22,5 millioner dollar eller ca. 92-140 millioner kr.

Det er ikke muligt at forudsige, hvad omkostningerne vil blive i 1980, men de kan næppe tænkes at blive mindre.

En reduktion af svovlindholdet fra 0,8 pct. til 0,5 pct. vil formentlig kunne ske uden væsentlige investeringer. Ifølge Oliebranchens Fællesrepræsentation har to af de danske raffinaderier afsvovlingskapacitet nok til at klare dette, medens det tredje vil kunne bringe kapaciteten tilstrækkeligt op til at kunne klare dette krav uden større investeringer. Derimod vil kravet om maksimalt 0,3 pct. i 1980 nødvendiggøre en investering i afsvovlingsudstyr, der ifølge Oliebranchens Fællesrepræsentation anslås til 140 millioner kr. (i 1976-priser) for de tre raffinaderier tilsammen.

Ad 3. Mellem 1. oktober 1976 og 1. oktober 1980 er der næppe grund til at forvente forsyningsvanskeligheder, da de fleste større europæiske raffinaderier skønnes at have kapacitet nok til at klare kravet om maksimalt 0,5 pct. svovlindhold. Ved ændringen pr. 1. oktober 1980 er situationen mere uoverskuelig. Ved kravet om maksimalt 0,3 pct. svovl er raffinaderiernes kapacitet langt mere afhængig af, hvor meget råolie med lavt svovlindhold der kan fremskaffes. Da olieselskaberne har begrænsede midler til investering, vil de sikkert være tvunget til at koncentrere investeringerne i et mindre antal raffinaderier fordelt over Europa, hvorved der kan ske uheldige ændringer i forsyningsmønstret i form af længere forsyningsveje for importeret gasolie med prisforhøjelse til følge.

#### *Gasolie, type B i hele landet.*

Ad 1. I tiden indtil 1. oktober 1980 vil situationen være som i dag, idet det må anses for givet, at olieselskaberne på grund af motor-

fabrikanternes krav til lavt svovlindhold ikke vil ændre på specifikationerne for gasolie til transportformål og fyringsgasoliens maksimale svovlindhold ikke ændres i forhold til nugældende bestemmelser.

Pr. 1. oktober 1980 vil den samlede SO<sub>2</sub>-emission i Danmark gå ned med 5,5 pct., idet situationen vil være den samme som beskrevet for gasolie type A pr. 1. oktober 1976.

Ad 2. Pr. 1. oktober 1976 skulle der ikke blive samfundsøkonomiske konsekvenser i forhold til, hvad der er oplyst i ovenstående indledende bemærkninger under punkt 1.

Pr. 1. oktober 1980 vil konsekvenserne svare til, hvad der er nævnt for gasolie type A pr. 1. oktober 1976. Der vil således ikke blive tale om investeringer af betydning i raffinaderiernes afsvovlingsudstyr. Den nævnte fordyrelse af gasolien med 1 U.S. dollar pr. ton må dog tages med forbehold, da ingen med sikkerhed kan forudsige den almindelige prisudvikling i en fireårig periode. Endelig må det nævnes, at ændringer i OPEC's prispolitik, hvad angår råolie med lavt svovlindhold, kan forårsage uforudsigelige prisstigninger. Disse prisstigninger ville dog formentlig også have en vis omend mindre effekt på gasolieprisen i Danmark, hvis vore nugældende bestemmelser kunne opretholdes (maksimalt 0,8 pct. svovl i gasolie).

Ad 3. Hvad der er sagt ovenfor om raffinaderiernes afsvovlingskapacitet indebærer, at der ikke er grund til at forvente forsyningsvanskeligheder af nogen art under normale leveringsforhold fra producentlandene.

Når Nordsøolien, som har et lavt svovlindhold, begynder at gøre sig gældende, vil risikoen for forsyningsvanskeligheder yderligere formindskes.

#### *Type A + B.*

Inddeling af landet i zoner efter luftens belastning af svovldioxid (SO<sub>2</sub>), således at type A anvendes i stærkt belastede zoner og type B i mindre belastede zoner eller i zoner, hvor gasoliens andel i luftforureningen ikke er af betydning, vil i de zoner, hvor type A vælges, kunne give relativt større miljømæssige forbedringer end de under type A nævnte virkninger for hele landet.

Erfaringen viser dog, at de stærkt belastede zoner er sådanne områder, hvor fuelolieforbruget er dominerende og gasoliens andel i luftforureningen derfor er af mindre betydning.