

Beslutningsforslag nr. B 28. Fremsat den 6. december 1988 af miljøministeren (Lone Dybkjær)

## Forslag til folketingsbeslutning om skærpede normer for bilers udstødning

Folketinget tilslutter sig regeringens intentioner om:

- 1) med virkning fra 1. oktober 1990 at indføre normer svarende til USA-normer for udstødning fra alle nye personbiler og mindre varevogne under 3.500 kg med en lasteevne på under 760 kg,
- 2) at fremsætte lovforslag om at registrerings-

afgiften for biler, der opfylder de skærpede normer, med virkning fra 1. februar 1989 reduceres med følgende beløb:

Alm. personbiler . . . . .	11.000 kr.
Varebiler som afgiftberigtiges med værdiafgift . . . . .	5.800 kr.
Hyrevogne og sygetransportkøretøjer . . . . .	1.200 kr.

## Bemærkninger til forslaget

### 1. Miljøbaggrunden.

Biler er den væsentligste kilde til luftforurening i bymiljøer, hvor der til tider optræder sundhedsskadelige koncentrationer af forurenende stoffer langs tættrafikerede gader. Væsentligst i denne sammenhæng er kvælstofoxider ( $\text{NO}_x$ ), kulbrinter (HC), hvoraf flere er kræftfremkaldende, og partikler.

Også uden for byerne giver bilernes udstødning miljøproblemer. Kvælstofoxiderne bidrager f.eks. til den »sure« nedbør. Endvidere kan flere af stofferne i udstødningsgassen reagere med hinanden i atmosfæren. Det er således en fremherskende opfattelse, at forekomsten af ozon, som kan dannes ved reaktioner mellem kvælstofoxider og kulbrinter spiller en rolle i forbindelse med den såkaldte skovdød. Bilernes bidrag til det samlede udslip af kvælstofoxider og kulbrinter ligger mellem 30 og 50 pct.

Efter introduktionen af blyfri benzin er der mulighed for at anvende teknologier, som gør det muligt at foretage en væsentlig rensning af udstødningsgassens indhold af kvælstofoxider, kulbrinter og kullilte. Rensningen sker i en såkaldt katalysator, hvor kullilte og kulbrinter omdannes til kuldioxid og vand. Kvælstofoxiderne omdannes til frit kvælstof, som i forvejen udgør 80 pct. af atmosfæren.

### 2. Udviklingen i andre lande.

I USA og Japan har der gennem mange år været stillet krav, som gør det nødvendigt at anvende de omtalte katalysatorer.

I 1984 tog Sverige initiativ til at samle en række lande som ville indføre krav, svarende til de amerikanske. Formålet var at få udarbejdet et sæt fælles regler, således at arbejdet ville blive lettet – både for industrien og for myndighederne. I arbejdet deltog Sverige, Norge, Finland, Schweiz, Liechtenstein, Østrig, Canada, Danmark, Vesttyskland og Holland (Stockholmgruppen). Vesttyskland og Holland kunne som følge af deres accept af de fremtidige EF-regler ikke tiltræde det endelige forslag til fælles regelsæt for de lette køretøjer, som blev vedtaget i oktober 1987. Disse 2 lande har siden deltaget i arbejdet som observatører. Canada, Schweiz, Liechtenstein, Østrig,

Sverige og Norge har siden indført reglerne, mens Finland har truffet beslutning om at indføre reglerne fra 1. januar 1990 for nye typer og for 1. januar 1992 for alle nye personbiler.

Også en række lande udenfor den oprindelige kreds f.eks. Mexico, Sydkorea og Taiwan, har besluttet at indføre tilsvarende regler. I Norge, Østrig og Finland er det amerikanske partikelkrav til dieselpersonbiler i første omgang undtaget fra de vedtagne regler.

Regelsættet omhandler personbiler og små varebiler med en lasteevne på under 760 kg og en totalvægt på under 3,5 ton. For varebiler med lasteevne over 760 kg og for tunge køretøjer arbejdes der også i den ovennævnte Stockholmgruppe på at få udarbejdet et fælles regelsæt. Disse forventes at foreligge henholdsvis i slutningen af 1988 og i første halvdel af 1989.

### 3. Forhandlingerne i EF.

Indenfor EF nåede man i starten af 1980'erne frem til, at det var nødvendigt at skærpe de gældende normer for bilers forurening væsentligt.

De enkelte lande havde imidlertid forskellige opfattelser af, hvor meget kravene skulle skærpes, ligesom der var uenighed om, hvornår de fremtidige krav skulle træde i kraft.

Fra dansk side indtog man fra starten den holdning, at de fremtidige krav skulle svare til de amerikanske krav.

Danmark blokerede frem til 1987 for en vedtagelse af normer, der godnok var strengere end de eksisterende, men som for biler under 2,0 liter langt fra svarede til de amerikanske normer. Efter vedtagelsen af den europæiske fællesakt blev 3 direktiver på området vedtaget med kvalificeret flertal, men mod Danmarks og Grækenlands stemmer.

Det drejer sig om direktiv 88/76/EØF om gasformige udslip fra person- og varebiler, direktiv 88/436/EØF om partikeludslip fra dieselpersonbiler og direktiv 88/77/EØF om gasformige udslip fra dieseldrevne køretøjer, specielt lastbiler og busser.

Direktiv 88/76 giver mulighed for nationalt at fastsætte grænser for kvælstofoxider, kulilte og kulbrinter ned til et fastlagt niveau. Disse niveauer er væsentlig højere end de gældende krav i USA og Japan, der på europæisk plan er fastlagt i Stockholmgruppen. Endvidere er der for biler under 2,0 liter kun grænser for summen af kulbrinter og kvælstofoxider, hvilket kan bevirke, at den væsentligste reduktion vil ske for udslippet af kulbrinter, mens udslippet af kvælstofoxider, som er mest miljøbelastende, kun reduceres forholdsvis lidt.

Direktivet får virkning for biler med en motor på under 1,4 liter fra 1. oktober 1991. Der er dog her tale om forholdsvis høje niveauer, som det netop er vedtaget at nedsætte med virkning fra 1. oktober 1993. Normerne for de mellemstore biler skal herefter gælde for de små biler. Nedsættelse er vedtaget med kvalificeret flertal imod bl.a. Danmarks stemme.

Biler i kategorien 1,4 liter–2,0 liter vil blive omfattet fra den 1. oktober 1993.

Biler med en motor på over 2,0 liter kan reguleres fra 1. oktober 1989. Danmark vil benytte sig af denne mulighed og fra oktober 1989 indføre EF-normerne for biler over 2,0 liter. Det forventes, at en væsentlig del af de store biler, der herefter vil blive markedsført i praksis vil kunne leve op til de amerikanske normer.

Direktiv 88/76 skønnes at ville nedsætte udslippet af de forurenende stoffer fra personbiler med op mod halvdelen af det, der kan opnås ved indførelse af de amerikanske normer.

Direktiv 88/436 vedrører som nævnt specielt partikelemission fra dieseldrevne personbiler og træder i kraft 1. oktober 1990. Har motoren direkte indsprøjtning gælder kravene dog først fra 1. oktober 1996. Direktivets niveau for partikler er væsentligt højere end de gældende krav i USA.

Direktiv 88/77 omfatter gasformige udslip fra dieseldrevne køretøjer, som ikke er omfattet af direktiv 88/76. Direktivet får virkning fra 1. oktober 1990.

#### 4. Forslaget.

##### Første led.

De skærpede normer foreslås som hovedregel at gælde for alle nye personbiler og mindre varebiler med totalvægt på under 3,5 ton og med en lastevne på under 760 kg. Der stilles krav til udstødningsgassens maksimale indhold af kulbrinter, kulilte og kvælstofoxider ved bykørsel, kvælstofoxider ved landevejskørsel og kulilte og kulbrinter ved tomgangskørsel. Endvidere indeholder normerne krav til fordampningstab fra benzindrevne biler og til partikelemissionen fra dieseldrevne biler. Normerne svarer til

de normer, der er gældende i Sverige under betegnelsen A12-reglerne. Normerne gælder hvadenten bilen kører på benzin, gas eller diesel.

Det skal nævnes, at gasdrevne biler stort set udsender samme mængde kvælstofoxider som benzindrevne og at det derfor vil være nødvendigt at installere katalysatorer også på gasdrevne biler.

Dieslebiler kan normalt overholde normerne vedrørende kvælstofoxider, kulilte og kulbrinte. Til gengæld udsender dieslebiler partikler, hvoraf nogle antages at være kræftfremkaldende.

Det foreslås derfor, at man ligesom i Sverige og Schweiz indfører det amerikanske partikelkrav på 0,124 g partikler pr. km.

Normerne foreslås optaget i Justitsministeriets detailforskrifter for køretøjer. Udstedelse af en dansk standardtypegodkendelse kan således kun ske, hvis der indsendes fabrikanterklæring om, at de biler, der sælges i Danmark, opfylder de angivne krav.

De skærpede normer gøres obligatoriske fra 1. oktober 1990.

##### Andet Led.

Forslaget er identisk med det tidligere fremsatte lovforslag L 107, der bortfaldt på grund af valget. Nedsættelse af registreringsafgiften betyder i realiteten at de gennemsnitlige ekstra omkostninger ved at installere katalysatorsystemer ikke belægges med registreringsafgift. Det skønnes, at merudgiften ved installationen i gennemsnit vil udgøre 5.000 kr. + moms. Det vil blive vurderet nærmere, om beløbene bør justeres på baggrund af den stedfundne prisudvikling.

#### 5. Miljømæssig effekt.

På længere sigt, når bilparken næsten kun består af miljøvenlige biler, skønnes det på baggrund af beregninger fra DTH, at det årlige udslip af kvælstofoxider og kulbrinter vil være henholdsvis 40.000 og 60.000 tons mindre end, hvis de nuværende normer til bilers udstødning fortsat var gældende. Det svarer til en reduktion på omkring henholdsvis 60 pct. og 90 pct.

Indførelse af EF-normer vil til sammenligning betyde en reduktion af NO<sub>x</sub> udslippet på 10.000 tons, svarende til ca. 15 pct. mens reduktionen af kulbrinter skønnes at være 20.000 tons eller 30 pct.

#### 6. Konsekvenserne for bilmarkedet.

De skærpede krav til bilers udstødning forventes ikke at forårsage nogen væsentlig ændring i udbudet af større personbiler på det danske marked. Det skyldes bl.a., at USA og Japan gennem mange år har

stillet disse krav og at producenterne både i Europa og i de pågældende lande har måtte tilpasse deres produktion til dette marked. For små biler må der imidlertid i første omgang forventes et reduceret modeludvalg.

Erfaringerne fra Schweiz og Østrig viser dog, at også helt små biler leveres i katalysatorudgave. Det må forventes, at antallet af modeller øges gennem de kommende år som følge af dels normernes udbredelse og dels stigende efterspørgsel i Europa.

Vedrørende prisudviklingen viser erfaringerne fra Tyskland, at der kan blive tale om en ret stor spredning. Dette hænger bl.a. sammen med, at motorstørrelsen ofte ændres samt med de enkelte producenters prispolitik. I gennemsnit forventes en prisstigning på 5.000 kr. + moms.

Vedrørende dieslbiler viser erfaringerne fra Schweiz, at der nu er typegodkendt modeller i stort set alle motorstørrelser (fra 1,0 til 3,0 liter), som lever op til de nuværende amerikanske partikelkrav.

#### 7. Konsekvenser for bilbranchen.

Det er sædvanlig praksis, at bilbranchen får et varsel på 18 måneder, når nye og skarpere normer indføres. Da de skærpede normer først bliver obligatoriske fra 1. oktober 1990, vil denne frist kunne overholdes, såfremt et endeligt regelsæt er udarbejdet senest 1. april 1989.

Af hensyn til konsekvenserne for automobilforhandlerens dispositioner lægger regeringen stor vægt på, at denne frist overholdes. Af bl.a. denne grund er indførelsen af krav svarende til US-normerne udsat med 1 år i forhold til tidligere tilkendegivelser under forhandlingerne i EF.

Nogle modeller især blandt de små biler vil som nævnt muligvis udgå af markedet og erstattes af andre som opfylder kravene. Det kan heller ikke udelukkes, at der sker forskydning af markedet således, at nogle mærker vil få øget markedsandel. Dette hænger bl.a. sammen med den markedspolitik, som de enkelte bilproducenter ønsker at føre.

#### 8. Økonomiske og administrative bemærkninger.

Indførelsen af de skærpede normer tænkes gennemført ved ændring i Justitsministeriets detailforskrifter for køretøjer. Standardtypegodkendelse sker på grundlag af fabrikant erklæringer, og det vil derfor af præventive årsager være hensigtsmæssigt at foretage en stikprøvekontrol på nye biler, der importeres. En sådan kontrol er ikke mulig i dag, men forud-

sætter etablering af laboratoriefaciliteter, der vil koste 10-12 mio. kr. De årlige driftsudgifter skønnes at beløbe sig til ca. 2 mio. kr.

Gennemførelsen af reglerne vil i øvrigt ikke få nævneværdige økonomiske eller administrative konsekvenser.

Nedsættelsen af registreringsafgiften vil næppe få mærkbare provenumæssige konsekvenser, idet der alene sker en friholdelse for afgiften af nogle ekstraudgifter, der kun i begrænset omfang ville være afholdt uden denne nedsættelse. Der skal senere tages stilling til, hvorledes registreringsafgiften skal være udført efter det tidspunkt, hvor normerne gøres obligatoriske.

#### 9. EF-retlige aspekter.

Spørgsmålet om biludstødningens indhold af forurenende stoffer er som ovenfor omtalt reguleret ved tre direktiver, som med hjemmel i EØF-traktatens art. 100 A, stk. 1, er vedtaget med kvalificeret flertal mod bl.a. Danmarks stemme.

Da de nye regler er vedtaget med hjemmel i 100 A, stk. 1, vil den såkaldte miljøgaranti i art. 100 A, stk. 4, efter dansk opfattelse kunne tages i anvendelse med den virkning, at Danmark med henblik på beskyttelse af miljøet kan indføre strengere krav til bilers udstødningsindhold af forurenende stoffer.

Ifølge art. 100 A, stk. 4, 1. afsnit har Danmark pligt til at give Kommissionen meddelelse om de skærpede nationale bestemmelser. Kommissionen vil herefter skulle tage stilling til, om de danske regler er et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller en skjult begrænsning af samhandelen mellem medlemsstaterne, jf. art. 100 A, stk. 4, 2. afsnit.

Finder Kommissionen eller en medlemsstat, at der er tale om misbrug af beføjelserne efter art. 100 A, vil de uden forudgående skriftudveksling kunne anlægge sag mod Danmark ved EF-Domstolen, jf. art. 100 A, stk. 4, 3. afsnit. Denne særligt hurtige adgang til at få en sag indbragt for Domstolen indførtes i den Europæiske Fælles Akt efter forbilledet i art. 225, stk. 2.

Finder Kommissionen eller en medlemsstat i øvrigt, at de danske bestemmelser er i strid med EØF-traktaten, vil de kunne indlede en normal traktatkrænkelsessag efter reglerne i art. 169 og 170.

Endelig vil EF-Domstolen kunne komme til at tage stilling til de danske reglers forenelighed med EF-retten, såfremt f.eks. en bilimportør eller en privat bilkøber indbringer spørgsmålet for en dansk domstol, som vælger at forelægge sagen for EF-Domstolen i medfør af art. 177.