

[Miljøministeren]

relå et forslag til fremtidige EF-normer for luftforurening fra motorkøretøjer under 3,5 tons. Forslaget kunne accepteres af 8 af de daværende 10 medlemslande. Danmark kunne ikke acceptere forslaget, fordi det efter dansk opfattelse ikke var vidtgående nok, hverken med hensyn til tidsterminer eller med hensyn til grænseværdiernes størrelse.

Forslaget var udarbejdet med hjemmel i artikel 100 og kunne derfor ikke vedtages, da dette forudsatte enstemmighed mellem medlemslandene.

Efter ikrafttrædelsen af EF-pakken den 1. juli 1987 blev forslaget genfremsat med hjemmel i den nye artikel 100 A, og på ministermødet den 21. juli 1987 blev forslaget fastlagt som Rådets fælles holdning.

Efter at Parlamentet var blevet hørt, blev forslaget endeligt vedtaget ved rådsmødet den 3. december 1987 mod Danmarks stemme.

2. Eksisterende direktiv

I det direktiv, som blev vedtaget ved rådsmødet den 3. december 1987, er bilerne inddelt i 3 kategorier efter motorstørrelse. Der er fastlagt forskellige grænseværdier og ikrafttrædelsestidspunkter for de forskellige kategorier.

Grænseværdier ved typegodkendelse (g/test):

Kategori	CO	HC og NO _x	NO _x
Over 2,0 liter	25	6,5	3,5
1,4–2,0 liter	30	8	–
Under 1,4 liter	45	15	6

For serieproducerede biler er værdierne 20–25 pct. højere.

Ikrafttrædelsestidspunkter:

Kategori	Nye modeller	Nye biler
Over 2,0 liter	1.10.1988	1.10.1989
1,4–2,0 liter	1.10.1991	1.10.1993
Under 1,4 liter	1.10.1990	1.10.1991

Det fremgår af direktivet, at grænseværdierne for biler under 1,4 liter kun skal opfattes som et 1. trin, og at nye og strengere værdier skulle træde i kraft

1.10.1992 for nye modeller og

1.10.1993 for nye biler.

Det fremgår ligeledes af direktivet, at Rådet inden udgangen af 1987 efter forslag fra Kommissionen skulle træffe afgørelse om de skærpede grænseværdier.

Et forslag fra Kommissionen herom forelå den 10. februar 1988.

3. Forslag til skærpede krav til biler med motorstørrelser under 1,4 liter

Kommissionen foreslår i det fremsendte forslag, at grænseværdierne for de små biler (under 1,4 liter) bliver identiske med de grænseværdier, som er fastsat for de mellemstore biler (1,4–2,0 liter):

CO 30 g/test

HC + NO_x 8 g/test

Disse værdier skal gælde ved typegodkendelsen. Ved serieproduktion anvendes værdier, der er 20–25 pct. højere.

Kommissionen anbefaler endvidere, at ikrafttrædelsestidspunkterne bliver som anført i det netop vedtagne direktiv.

I sin begrundelse anfører Kommissionen, at forslaget efter deres opfattelse lever op til princippet om, at der skal være ækvivalens mellem de fremtidige europæiske normer og de nugældende amerikanske normer.

Kommissionen anfører, at ækvivalensbegrebet skal fortolkes således, »at den samlede mængde NO_x, som den samlede bilpark i EF udsender under overholdelse af de europæiske normer, ikke må afvige væsentligt fra den mængde, som den amerikanske bilpark udsender under overholdelse af de amerikanske normer fra 1983«.

Ækvivalensen er altså hægtet op på det samlede udslip (i tons) af NO_x, uanset forskellen i antal biler og antal kørte kilometer.

At der ikke fastsættes separate værdier for HC og NO_x begrundes Kommissionen med, at der hermed gives frit valg med hensyn til teknik, ligesom det er en nødvendighed for, at dieselmotorer vil kunne opfylde de foreslåede normer.

Kommissionen angiver, at gennemførelse af det foreliggende forslag vil betyde stigninger i produktionsprisen på 4–5 pct. Med det nuværende danske afgiftssystem svarer dette til, at salgsprisen øges med 5.000–6.000 kr.