

## 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 kulilte. Rensningen sker i en såkaldt katalysator, hvor kulilte 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 kraven 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.